Drive on the edge
auto sport 2021年7月2日号（隔週金曜日発売）2021年6月18日発売 第58巻第12号 通巻1555号
No.1555
オートスポーツ 2021 7/2号

auto sport



F1

ROUND 6
アゼルバイジャンGP

裂けたサイドウォールの謎

ドライバーの腕と勇気に救われた
命懸けのグランプリ
「重大なタイヤトラブル」を考える

提起
ピレリタイヤの安全性

INDY 500 REVIEW
佐藤琢磨
幻のアタックモード。

FIA F3を戦う
日本人レッドブルジュニアドライバー
岩佐歩夢
「野獣になりたい」

追悼 FIA元会長
マックス・モズレー
現代F1の立役者

TCRが
「GT4のコスパ」に
寄り切られる？

データで読み解く
GT300
ラップタイム、最高速
同車種タイム比較 etc…

短期集中連載
ニッポンのワンダーボーイたち
ジュリアーノ・アレジ
母の故郷で、生きていく

スーパーGTを
10倍楽しむための
予備知識をあなたに

鍛えろ GTリテラシー



SAN-EI
CORPORATION

レッドブル・ホンダ
幻の1・2フィニッシュ――



XPB

FIA Formula One World Championship
2021 Round 6 **Azerbaijan GP**



XPB



XPB

提起 ピレリタイヤの安全性

食い違うタイヤサプライヤーとエントラントの見解 300km/h超のタイヤトラブルは今後も起こりうるのか

裂けたサイドウォールの謎

バクーの長いホームストレートでストロールとフェルスタッペンの左リヤタイヤがパンクし、時速300km超でクラッシュした彼らのタイヤには何が起きたのか……？

Text：サム・コリンズ (Sam Collins)
Translation：新井宣之 (Nobuyuki Arai)
Photo：桜井淳雄 (Atsuo Sakurai) ／LAT／Sutton／XPB



アストンマーティンはアゼルバイジャンGPに大きな期待を寄せていた。軟らかいタイヤ、サーキットのレイアウト、そして気温などがすべてAMR21に適していると思われていたからだ。チームはふたとおりの1ストップ戦略を遂行。セバスチャン・ベッテルはピレリの推奨どおりソフト・ハードタイヤを装着する作戦を採り、予選でのクラッシュにより下位スタートとなったランス・ストロールは新品ハードでスタートするというユニークな選択をした。

この作戦の目的は明確で、早めのセーフティカー（SC）を待ち、トラックポジションを上げることにあった。読みどおり、ソフトでスタートした他車が続々とピットインを始めるとストロールは徐々にポジションアップ。そして、30周目には待望のSCが導入された。ただひとつ誤算だったのは、ストロール自身のクラッシュがSCの原因だったことだ。ストレート上を300㎞／h以上のスピードで走行していたカナダ人のマシンの左リヤタイヤに突然異変が起き、次の瞬間にはマシンはウォールに突っ込んでいた。じつに奇妙なクラッシュだったが、SC導入中にピレリが各車のハードタイヤをチェックしたところ、何の問題も見つからなかった。

クラッシュ後もレースは続行され、ストロールが引き起こしたSC導入中にトップ走行中だったマックス・フェルスタッペンを含む多くのマシンがハードタイヤのままチェッカーまで走り切る作戦を採った。しかし、残り数周

ピレリはデブリが原因としているが フェルスタッペンはその見解に否定的



となったところで、今度はトップを快走していたオランダ人のマシンにストロールと同じトラブルが発生した。ストレート走行時に左リヤタイヤが突如パンクし、フェルスタッペンは高速でウォールに激突した。この2度目のタイヤトラブルと、それにともなうクラッシュによりレースは赤旗中断。レッドブルのエンジニアは、全車がソフトに履き替えるためレースをストップさせるべきだとFIAに要請した。「このトラブルについての予兆や警告はまったくなかった」と、チームは無線でFIAに伝えていた。

ここですぐに人々の脳裏に浮かんだのは、レース後半にタイヤの不具合が多発した昨年のイギリスGPだった。しかし、あのときの状況は今回とは大きく異なっている。シルバーストンでは、高い負荷のかかった左フロントタイヤが、推奨されていたタイヤライフを超えたことでトラブルが発生した。そのためFIAは、21年のマシンのダウンフォースレベルを下げ、ピレリはより頑丈で、重く、硬いコンパウンドのタイヤを導入したのだ。

原因は「外的要因」とピレリ

では、バクーではいったい何が起こったのか？　ストロールとフェルスタッペンのトラブルはほぼ同じもので、左リヤタイヤが裂け、インナーサイドウォールとトレッドが分離していた。これはじつに不思議なことだ。なぜなら、左回りのバクー市街地サーキットでは左リヤタイヤに大きなストレスがかかることはないからだ。

A.Sakurai

ふたつのタイヤトラブルはストレート上というほぼ同じ場所で発生した。なぜコーナーではなくストレートで発生したのかという疑問の声が上がってくるのは当然だが、その理由は至ってシンプルだ。マシンの速度がピークに達するとダウンフォースも最大になると同時に、タイヤにかかる回転力も最大になるからだ。このように、ストレート上でトラブルが発生した理由は分かるが、ではなぜこの状況に対応できず今回のような問題が起きたのかについては不明で、現場でも明確な説明はなかった。ピレリはクラッシュした2台のタイヤだけではなく、もう1台のアストンマーティンとレッドブルを含む多くのマシンが装着していたタイヤを回収した。これらのタイヤと破損したタイヤの残骸は、ミラノにあるピレリのファクトリーで検査されることになっている。しかし、このプロセスに誰もが納得しているわけではない。

「（検査によって）出される結果はもう分かっている。少し受け入れがたいが『デブリが関係している』とか、そんな感じになるだろう。話し合いが持たれることはたしかだ。ピレリは今日ここで起こったことに満足してはいないだろうけど、それでレースと僕の結果が変わることはないしね」と、レース後にフェルスタッペンは不満を吐露。そして、すぐに彼の考えは正しかったことが証明された。その後ピレリは、最初の調査では決定的な結果は得られなかったが、デブリが問題である可能性が高いと正式に発表したのだ。

「第2スティントで使用されたタイヤを見ると、ほとんどのドライバーに問題の兆候は見られなかった。しかし、左リヤがもっとも負荷のかかるタイヤでないことを考えると、今回の故障はデブリや縁石などの外的要因によるものではないかと考えている。しかし、結論を急ぐつもりはない。タイヤをミラノに持ち帰り、完全な調査を行なっていく」とピレリF1のボス、マリオ・イゾラは説明した。

ストロールとフェルスタッペンのクラッシュ地点



上にストロールとフェルスタッペンそれぞれの左リヤタイヤがパンクしたと思われる地点と、クラッシュした位置をまとめた。どちらも左側に高い横Gがかかる地点を通過後、しばらくしてからトラブルに見舞われていた。クラッシュ直前、ストロールは316km/h、フェルスタッペンは313km/hを記録。両者ともほとんど減速できないままウォールに激突している。これでふたりが大怪我を追わなかったのは不幸中の幸いと言うほかない。



ストロールは新品のハードタイヤでレースをスタートすることを選択。クラッシュ直前は４番手までポジションを挙げていたが、突然のタイヤトラブルでレースを終えた。



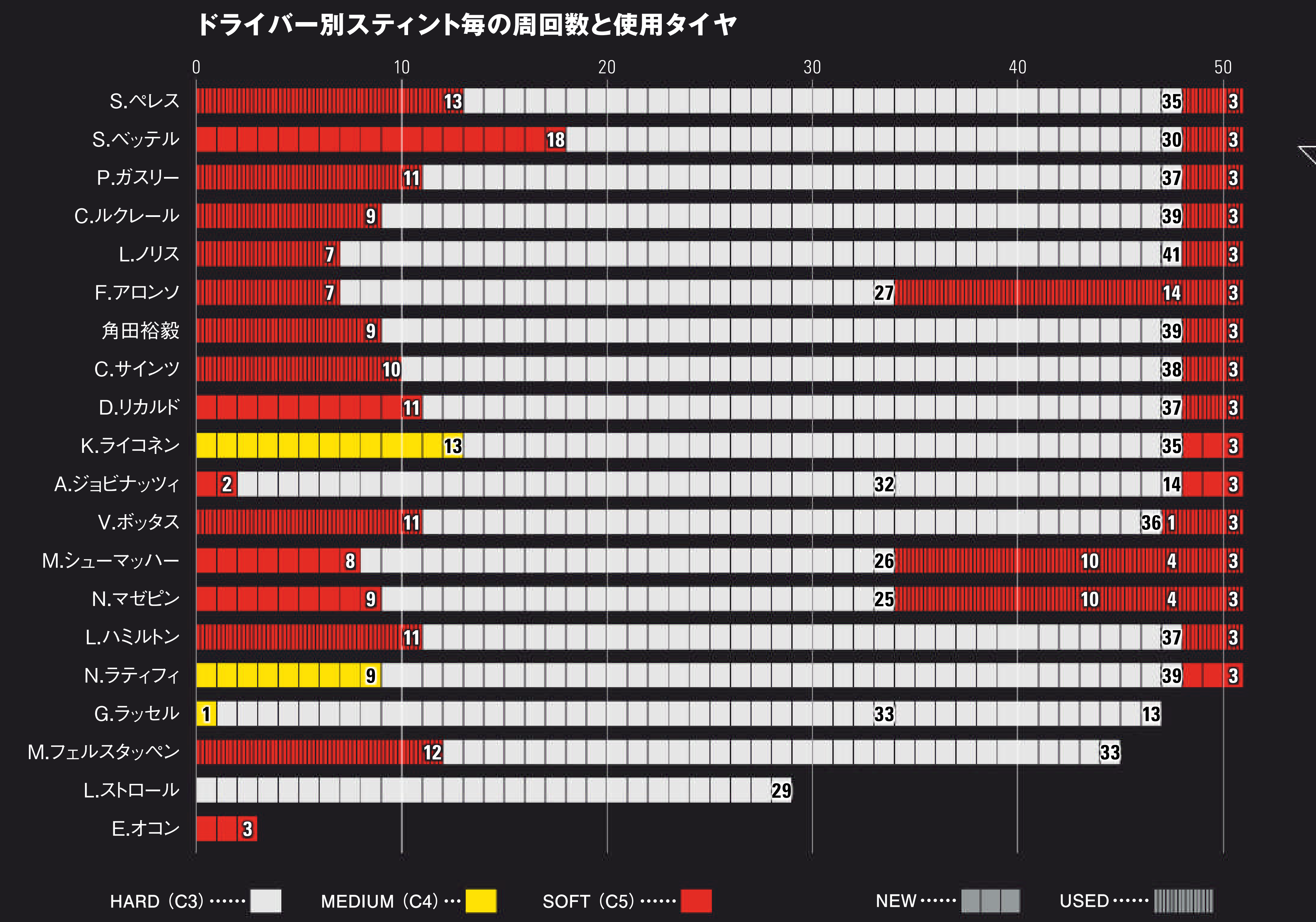
実際のところ、デブリが原因でトラブルがもうひとつ発生する可能性もあった。赤旗中、ピレリはルイス・ハミルトンの左リヤタイヤにもダメージを発見。タイヤのインナーショルダーに6〜7センチの切り傷があったのだ。これは明らかにデブリによるものだった。しかし、これはフェルスタッペンのクラッシュ時にハミルトンがその横を通過した際に拾った破片が原因だったのかもしれない。このダメージについてイゾラは「構造部のなかまではカットされていなかったので、タイヤ全体の破損にはならなかった。トレッドだけが切断されていた。赤旗中にルイスがピットレーンでタイヤを交換したときにこのダメージを確認したが、明らかにデブリによるものだった。タイヤは一体のままで、カットは外側から行なわれていた。ルイスは幸運だった。マックスとランスの場合は空気が抜けてしまったために破損してしまったのだ」と説明している。

タイヤメーカーがトラブルをデブリのせいにするのはよくあることだ。しかし、繰り返しになるが、今回はもっとも負荷のかかるタイヤがパンクした

わけではないというのが非常に奇妙である。ふたつのクラッシュの性質が似ていることから、原因は同じものだったのではないかと推測される。走行中はタイヤがカットされたような様子は見られなかったし、またすべてのマシンがほぼ同じレーシングラインを走行していることを考えると、2台のマシンだけにデブリによる問題が発生する可能性はやや低いと思われる。実際、ピレリの最初の見解を聞いたあとにフェルスタッペンが「前の周も同じ走行ラインを走っていた。デブリはなかったし、拾うわけもない」と明かしている。では、原因がデブリではないとしたら、いったい何だったのか？

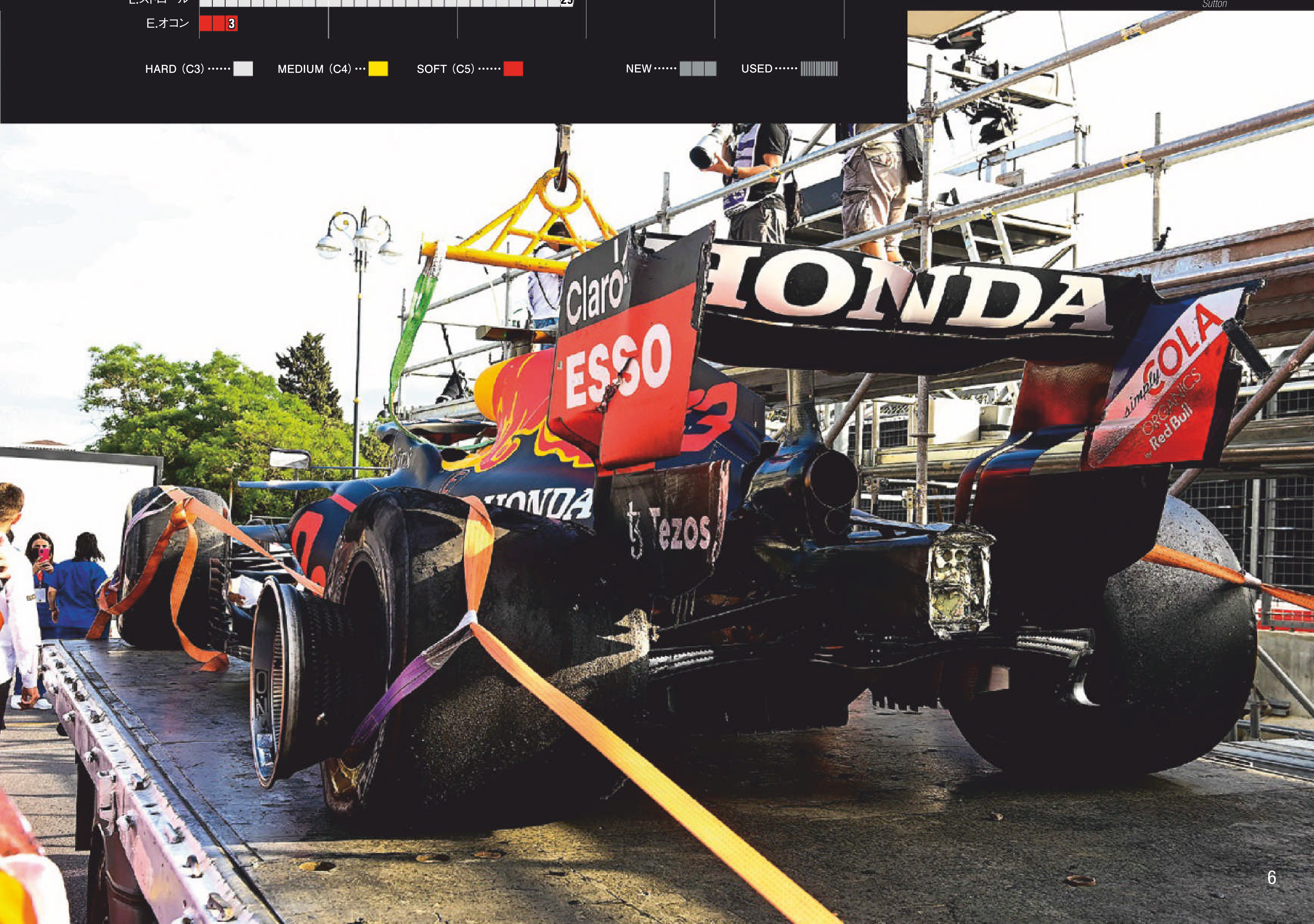
摩耗だけが原因ではない

アゼルバイジャンGP用にピレリが選択したのは、モナコGPと同じC5、C4、C3というもっともソフトなタイヤの組み合わせで、トラブルが起きたのはハードタイヤとされたC3だった。今年持ち込まれたタイヤは昨年よりも軟らかいレンジに見えるが、21年のタイヤはすべて20年に使用したタイヤよりも硬くなっており、それを考慮するとタイヤの選択は昨年とほぼ同じだと言える。バクーはモナコよりもはるかにスピードが速く、第3セクターはF1カレンダーのどのサーキットよ



左に各ドライバーの使用していたタイヤとその周回数をまとめた。ストロールとフェルスタッペンはどちらも新品のハードタイヤ＝C3を履いたスティントで、それぞれ29周、33周を走ったところでトラブルに見舞われている。一方、ノリスが同じく新品のC3タイヤで最長となる41周を走破しているほか、フェラーリのシャルル・ルクレールらは39周を走っている。また、レース前にピレリが公開した情報では「ソフトタイヤで11～15周を走り、その後ハードタイヤで36～40周を走る、あるいはミディアムタイヤで16～23周を走ったあと、ハードタイヤで28～35周を走るという戦略が最速」とされていた。いずれにしてもストロールとフェルスタッペンはピレリが想定したタイヤのライフを超過しておらず、推奨どおりの戦略を採ったドライバーがレースを走りきれそうだったことから、ふたりを襲ったトラブルのおもな原因が摩耗であったということは考えづらい。

Sutton



りも長い全開区間を含んでいる（どのようなデータを見るかによるが）。一方、スパやモンツァなど全開区間が非常に長いほかのサーキットでは、マシンのダウンフォースを大幅に減らしてタイヤへの負担を軽減するとともに、1ランク硬い3種を使用する。しかし、このハードな組み合わせにもC4とC3が含まれるため、高速コースにも耐えられる作りでなければならない。

「摩耗が原因でタイヤ破損が発生したという可能性は除外できると思う。なぜなら、ほかのドライバーはストロールやフェルスタッペンよりもこのタイヤで長く走行し、問題は発生しなかったからだ」とイゾラは語った。

ピレリはハードタイヤの寿命を40周以上としていたが、ストロールのトラブルは29周目、フェルスタッペンは装着後33周目だった。一方、マクラーレンのランド・ノリスはハードタイヤで41周を走り、赤旗が出なければこのままレースを走り終えるところだった。それゆえ、破損の原因は摩耗だけではなさそうだ。製造上の欠陥の可能性もあるが、もしそれが原因であったとしても、ピレリがそれを認めることはないだろう。

ひとつの可能性としては、空気圧が挙げられる。レース前、ピレリはリヤタイヤの最低空気圧を1psi上げていた。また、理由ははっきりしないが、赤旗中にはすべてのリヤタイヤの最低空気圧を2psi上げて残り2周のスプリントを走行するという提案があったのだが、結局はこれが実行されることはなかった。ピレリがリヤタイヤの空気圧を気にしていたことがうかがえるが、それが今回のトラブルに関係しているかどうかは分からない。

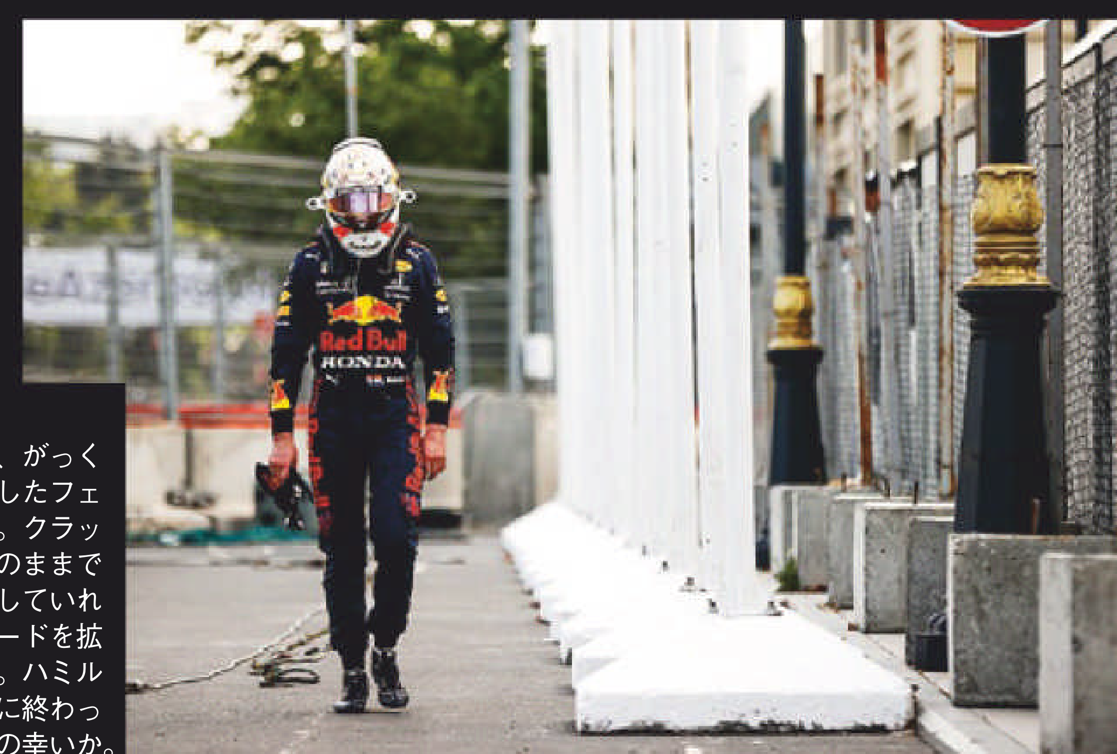
ピレリは、フランスGP前に調査結果を公表したいと述べているが、本稿執筆時点ではまだ発表はされていない。今回のトラブルについての明確な理解がないため、ピレリが再発防止のためにどのようなことをするのか把握するのは難しい。

コロナ禍の影響により今後のカレンダーがどうなるかはまだ分からないものの、中低速コーナーが多く、ツイスティなハンガリーGPでは、C4がもっとも軟らかいタイヤとして持ち込まれるので、アゼルバイジャンGPと同じタイヤアロケーションで行なわれる予定になっているのは、現状ではロシアGPとアブダビGPのみ。もしかしたらロシアGPではアロケーションが変更されることになるかもしれないが、



Sutton

アゼルバイジャンGPの週末にはFIA F2選手権の第3ラウンドも併催されていた。今年のF2はレースが3度行なわれており、今大会も多くのクラッシュが発生していたため、コースサイドに細かなデブリが残っていたことも考えられる。



LAT

クラッシュ後、がっくりと肩を落としたフェルスタッペン。クラッシュ前の順位のままでフィニッシュしていれば選手権のリードを拡大できていた。ハミルトンも無得点に終わったのは不幸中の幸いか。

C3はどのグランプリでも使うため 高速域での使用に耐えなければならない

アゼルバイジャンGPのように全開区間が極めて長いコースをダウンフォースが高いマシンで柔らかいタイヤで走る、というようなグランプリは今後のカレンダーには存在しないと言えるため、今回のタイヤトラブルの原因がデブリではなく、タイヤそのものにあるのだとしても、同様の問題が今シーズン中に再発する可能性は低いと思われる。いずれにせよピレリも、そして多くのドライバーたちも、同じことが繰り返されないことを願っているだろう。

もしハミルトンがリスタート時にスイッチの誤操作をしなければ、このアクシデントは選手権に大きな影響をおよぼしていたかもしれないが、幸いにもドライバーズランキングのトップ2の点差はまったく変わらなかった。

しかし、F1はまたしてもピレリのタイヤに悪い意味でのスポットライトを当ててしまった。F1界ではイタリアの会社に質問を投げかけているが、いまのところ真の答えはない。

2021シーズン 各グランプリのタイヤアロケーション

HARD …… ○（白）　MEDIUM … ○（黄）　SOFT …… ○（赤）

Rd.	GP	CIRCUIT	C1	C2	C3	C4	C5
1	バーレーンGP	バーレーン		HARD	MEDIUM	SOFT	
2	エミリア・ロマーニャGP	イモラ		HARD	MEDIUM	SOFT	
3	ポルトガルGP	アルガルベ	HARD	MEDIUM	SOFT		
4	スペインGP	バルセロナ	HARD	MEDIUM	SOFT		
5	モナコGP	モナコ			HARD	MEDIUM	SOFT
6	アゼルバイジャンGP	バクー			HARD	MEDIUM	SOFT
7	フランスGP	ポールリカール		HARD	MEDIUM	SOFT	
8	シュタイアーマルクGP	レッドブルリンク		HARD	MEDIUM	SOFT	
9	オーストリアGP	レッドブルリンク		HARD	MEDIUM	SOFT	
10	イギリスGP	シルバーストン	HARD	MEDIUM	SOFT		
11	ハンガリーGP	ハンガロリンク		HARD	MEDIUM	SOFT	
12	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン		HARD	MEDIUM	SOFT	
13	オランダGP	ザントフールト	HARD	MEDIUM	SOFT		
14	イタリアGP	モンツァ		HARD	MEDIUM	SOFT	
15	ロシアGP	ソチ			HARD	MEDIUM	SOFT
~~16~~	~~シンガポールGP~~	~~マリーナベイ~~			HARD	MEDIUM	SOFT
17	日本GP	鈴鹿	HARD	MEDIUM	SOFT		
18	アメリカGP	サーキット・オブ・ジ・アメリカズ		HARD	MEDIUM	SOFT	
19	メキシコGP	エルマノス・ロドリゲス		HARD	MEDIUM	SOFT	
20	ブラジルGP	インテルラゴス		HARD	MEDIUM	SOFT	
21	オーストラリアGP	アルバートパーク		HARD	MEDIUM	SOFT	
22	サウジアラビアGP	ジェッダ		HARD	MEDIUM	SOFT	
23	アビダビGP	ヤス・マリーナ			HARD	MEDIUM	SOFT

カレンダーは6月14日時点のF1公式サイトを参照

左が2月にピレリが公開した今季のタイヤアロケーション。アゼルバイジャンGPに持ち込まれたタイヤはC3～C5のもっとも軟らかい組み合わせ。現状で同じアロケーションで開催されるのはロシアGPとアブダビGPのみ（シンガポールGPはすでに中止が発表されているが、C3～C5が予定されていた参考情報として左の表には記載している）。今回トラブルが起きたC3は、扱いはラウンドごとに異なるもののすべてのグランプリに持ち込まれる予定だ。

F1 FIA Formula One World Championship

2021 Round 6

AZERBAIJAN GP



セルジオ・ペレス 移籍後初優勝

番狂わせとは言わせない

レッドブル・ホンダ 連勝でリード拡大 王者の自滅を誘った 高速ストリート戦での総合力

市街地ながら長い全開区間を持つという
特殊なレイアウトのバクー市街地サーキット
シャシー、パワーユニットともに
高い総合力が求められるこのコースで
ホンダパワーユニット搭載車が躍動した

Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／LAT／Sutton
Alfa Romeo／Ferrari／Red Bull

中盤は王者を寄せ付けず レースごとに存在感増すペレス

アゼルバイジャンGPはレッドブル・ホンダのマックス・フェルスタッペンとセルジオ・ペレスのワン・ツー・フィニッシュに終わると思われた。しかし、レース終盤、フェルスタッペンの左リヤタイヤにトラブルが発生。クラッシュしたフェルスタッペンがリタイアし、レースは赤旗中断となった。トップに立ったペレスはリスタートで瞬間的にメルセデスのルイス・ハミルトンに先行されるも、王者は１コーナーでブレーキをロックさせオーバーシュート。１コーナーを抜け、無事にチェッカーを受けたペレスがレッドブル移籍後初勝利を挙げた。ペレスは今季これまで予選、決勝ともにフェルスタッペンとの差が大きく“対メルセデス戦”であまり貢献できていなかった。しかし、今回はレース中盤以降はメルセデスのハミルトンを寄せ付けず、２番手を堅持。それが自身の勝利と、コンストラクターズ選手権でのリード拡大につながった。ペレスの新たなマシンへの習熟度、そして存在感はレースごとに増している。



Red Bull

エネルギーマネジメントの難しいバクーで ホンダ勢が全車Q３進出＆1・3フィニッシュ



Red Bull



Red Bull

ルクレールとの接近戦制し
ガスリーが今季初ポディウム

アルファタウリのピエール・ガスリーは決勝を４番グリッドからスタートし堅調に周回を重ね、赤旗中断時も４番手とポジションをキープしていた。リスタート直後にハミルトンが１コーナーでオーバーシュートして優勝争いから脱落すると、ガスリーはフェラーリのシャルル・ルクレールとの接近戦を制し、今季ベストリザルトとなる３位表彰台を勝ち取った。ホンダパワーユニット（PU）搭載車が複数ポディウムに登壇するのは今季初めて。また、予選では４台すべてがQ3進出を果たしている。市街地サーキットながら全開区間が長く、エネルギーマネジメントが難しいバクー市街地サーキットだが、ホンダPUはここで今季ベストといえるリザルトを残した。



Red Bull

LAT



11番手スタートから2位
ベッテル、輝きを取り戻す

第５戦モナコGPで今シーズン初の予選Q3進出とポイント獲得を果たし、復調の兆しを見せていた元世界チャンピオン、セバスチャン・ベッテル。アゼルバイジャンGPでは予選Q2終了間際のイエローフラッグ提示により最後のアタックを完遂できず11番手に終わるも、決勝では新品のソフトタイヤでスタートすると、見ごとなタイヤマネジメントを披露。このコンパウンドでは今大会最長となる18周を走破し、一時レースリーダーともなった。ピットでハードタイヤにスイッチすると、その後も安定した速さを発揮。最初のSC解除後にはコース上でルクレールとガスリーを攻略し、昨シーズン第14戦トルコGP以来の表彰台となる２位となった。



LAT

Sutton



元FIA会長モズレーと TAG総帥オジェを偲ぶ

５月23日、FIAの会長として安全性の向上などに貢献してきたマックス・モズレーが81歳でこの世を去った。また６月６日には、長年マクラーレンのマネジメントに携わってきたほか、TAGグループの総帥を務めてきたマンスール・オジェが逝去したことが発表された。これらを受けて、アゼルバイジャンGPのスタート前には、モズレーとオジェを偲ぶために１分間の黙祷が捧げられた。なお、モズレーの功績については、P40から掲載している。

前戦PPのルクレール 一発の速さは維持も……

前戦モナコGPでは予選でトップタイムをマークしながらテクニカルトラブルで決勝を走れなかったルクレール。アゼルバイジャンGPでも予選での好調は続いており、キャリア９度目のポールポジションを獲得した。しかし、決勝ではスタートを決めるも３周目にハミルトンにトップを譲ると、その後は戦闘力に勝るマシンを抑えきれず後退。赤旗後のリスタートでガスリーを抜くことができずに４位でレースを終えた。

Ferrari

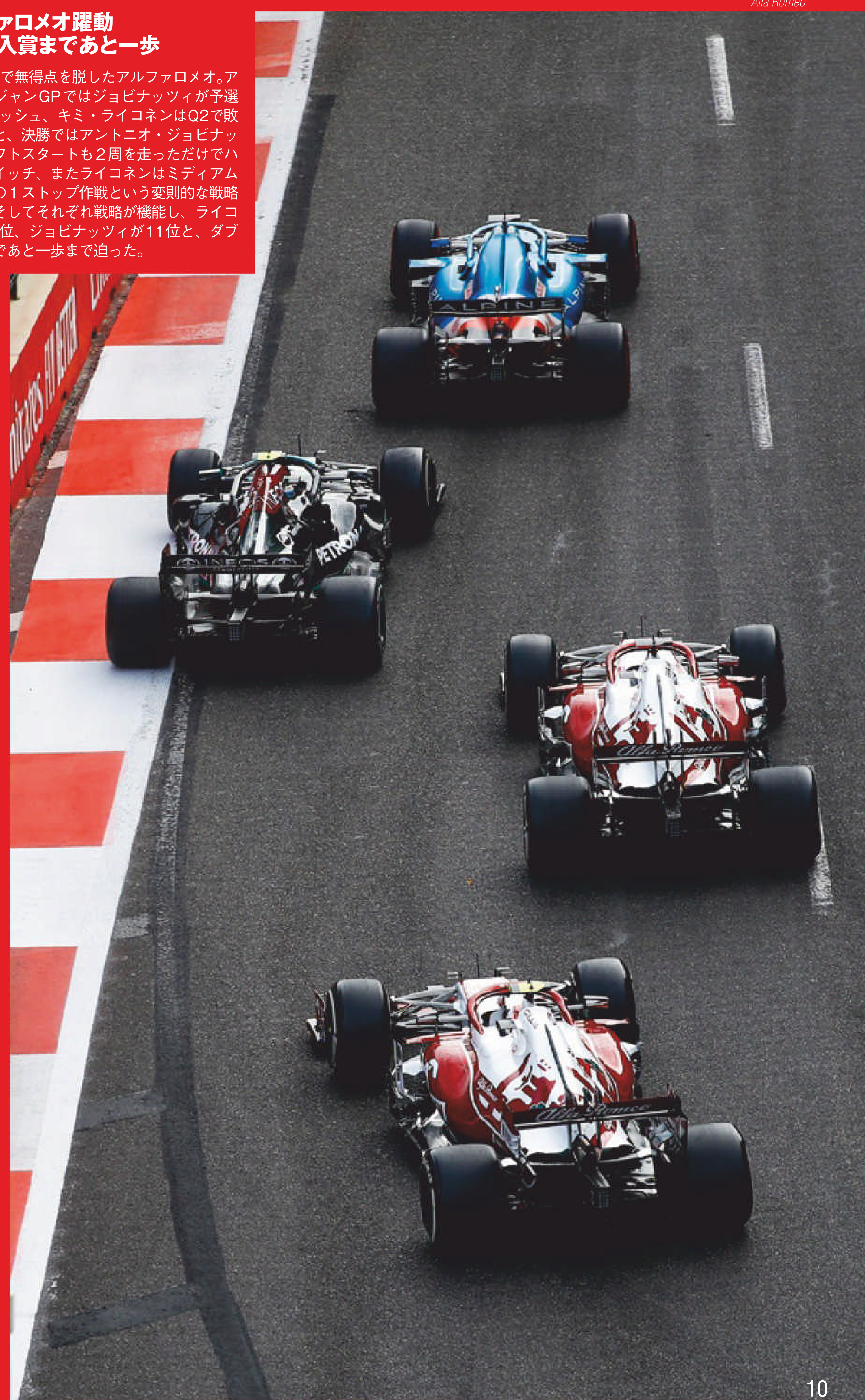




アルファロメオ躍動 ダブル入賞まであと一歩

モナコGPで無得点を脱したアルファロメオ。アゼルバイジャンGPではジョビナッツィが予選Q1でクラッシュ、キミ・ライコネンはQ2で敗退となると、決勝ではアントニオ・ジョビナッツィがソフトスタートも２周を走っただけでハードにスイッチ、またライコネンはミディアムスタートの１ストップ作戦という変則的な戦略を遂行。そしてそれぞれ戦略が機能し、ライコネンが10位、ジョビナッツィが11位と、ダブル入賞まであと一歩まで迫った。

Alfa Romeo





バクーの角田は尻上がり チーム代表からも高評価

アルファタウリのルーキー角田裕毅はモナコに続いてアゼルバイジャンGPの舞台であるバクー市街地サーキットも初めての走行。FP1は14番手だったが、FP2は10番手、FP3は８番手とセッションごとに順位を上げる。予選ではキャリア初のQ3進出を果たし、終盤にクラッシュを喫したものの、８番手タイムを記録。ライバルのペナルティによって繰り上がった７番グリッドから発進すると、決勝では大きなミスを犯すことなく走行。７位入賞を果たした。赤旗提示時の６番手から、リスタートでポジションを落としたことに本人は落胆したが、チーム代表のフランツ・トストは「時折信じられないようなレースペースを発揮した」と話し、高く評価した。

A.Sakurai

LAT



王者ハミルトン、千載一遇の好機逃す リスタート直後に痛恨のブレーキロック

リスタート時にスイッチ誤操作。ハミルトン、まさかの無得点

アゼルバイジャンGPでのメルセデス勢は初日は低空飛行に終わったものの、ハミルトンが２日目に復調。予選で２番グリッドを獲得する。しかし、決勝では２周目にはレースリーダーになったものの、後続とのギャップを開けることができないままピットイン。すると、混雑の影響から脱出までに時間がかかったことでレッドブル２台の先行を許すかたちとなり、３番手に後退した。その後は７度選手権を制したその技術をもってしても、この週末のクルマではテクニカルなセクター２でレッドブルについていくのがやっとだった。フェルスタッペンが消えたあとのリスタートは、ハミルトンにとって選手権リードを取り戻す絶好のチャンスだった。しかし、１コーナーまでにペレスの前に出たものの、ステアリング上のスイッチの誤操作により、ターン１への進入の際にブレーキバランスの設定が適切ではなくなっていたため、前輪がロック。最後尾まで後退し、ノーポイントに終わった。自滅を喫した王者はレース後すぐにマシンを降りることができないほど、自らに落胆していた。

AZERBAIJAN GP

Text : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo : LAT ／ XPB ／ Red Bull


XPB

タイヤバーストが生んだ本命潰しの波乱
ハミルトン、苦難の勝利逃す

“マジック”誤作動までの伏線

Red Bull



“レッドブルと緑のある”３人が表彰台に並ぶ。アルファタウリのピエール・ガスリーは、ラスト２周、ルクレールとアグレッシブかつクリーンなバトルを制し、F1ではキャリア初の３位フィニッシュとなった。

前戦モナコに続いての市街地レース。しかしコース特性はまったく違う。モナコでまさかの苦戦を強いられたメルセデスとルイス・ハミルトンだったが、勝ち慣れたアゼルバイジャンで巻き返せるはずだった。「レースペースも悪くない」と語っていたハミルトンは、２戦連続でポールシッターとなったフェラーリのシャル

キャリアを通じてスタートにおけるポジションアップのうまさに定評のあったアルピーヌのフェルナンド・アロンソは、リスタートで一気に10位から4つポジションを上げ復帰後ベストのリザルトをマークしている。

Rd.6 アゼルバイジャンGP リザルト

●6月6日（日）決勝　●6.003km×51周=306.049km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	51	6(6)
2	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	51	11(11)
3	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	51	4(4)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	51	1(1)
5	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	51	9(9)
6	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	51	8(8)
7	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	51	7(7)
8	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	51	5(5)
9	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	51	13(13)
10	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	51	14(14)
11	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	51	20(-)
12	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	51	10(10)
13	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	51	17(17)
14	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	51	18(18)
15	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	51	2(2)
16	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	51	16(16)
17	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	48	15(15)
18	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	45	3(3)
	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	29	19(-)
	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	3	12(12)



モナコGP以来、おもに低速コーナーでのパフォーマンスとタイヤの“冷え性”に悩まされているメルセデス陣営。ハミルトンをもってしても、昨年に見せた圧倒的なパフォーマンスはなりを潜めてしまっている。

LAT



マジックブレーキボタンの誤作動という信じがたい“出来事”により、フェルスタッペンからドライバーズランキング首位奪還のチャンスをフイにしたハミルトン。例のボタンはステアリングの裏手、ダウンシフト側の上部についているとも言われている。メルセデスのトト・ウォルフ代表は「あれはミスとは呼べない。ちょうどペレスが来たので、ルイスはボタンに触れてしまった。それがブレーキバランスを変えた」と分析したうえで、ハミルトンを擁護している。

ル・ルクレールを序盤に難なく交わしトップに立った。だが11周目にソフトからハードに履き替えると、12周目にピットインしたマックス・フェルスタッペン、13周目のセルジオ・ペレスのレッドブル2台に次々とオーバーカットされてしまう。

タイヤ交換に4秒6を費やし、1秒9のフェルスタッペンに首位を奪われたのはやむを得ない。しかし、4秒3のペレスにも先行され、15周目にはフェルスタッペンとの差は4秒まで広がっていた。「何であんなに先にいってるんだ」と、思わずキレるハミルトン。モナコ同様、ハードタイヤの熱入れに苦労するあいだに、突き放されてしまったのだった。

そこからは1・2態勢を築いたレッドブル・ホンダの2台を追う展開となった。去年までのフェルスタッペンと、まさに逆の立場に追い込まれたことになる。何とか食いつこうとするが、首位との差は徐々に広がっていく。

メルセデスは2日目の大幅セットアップ変更で、ハミルトン車により多くのダウンフォースを発生するシングル支柱のリヤウイングを装着した。それでもレッドブルの2台には、低中速主体のセクター2で終始コンマ5秒前後の差をつけられた。その結果、フェルスタッペンとの差は、30周目には8秒8まで広がっていた。

直後にアストンマーティンのランス・ストロールがクラッシュしたことでセーフティカーが導入され、ギャップは一気に縮まる。しかし、レース再開後もハミルトンはペレスを抜きあぐね、フェルスタッペンとの差は再び広がっていった。

そのあいだのハミルトンは、どんな思いを抱いていただろう。ハイダウンフォース仕様にもかかわらず、低中速のセクター2でコンマ5秒遅いという事実。一方で、ふたつのDRS区間では何度も1秒以内に入っているのに、ペレスを追い抜くことはできない。車体だけでなくパワーユニット性能において、とくにバクーで肝となるMGU・Hの性能、回生エネルギーマネジメントの分野で、彼らが長足の進化を遂げていることをあらためて味わされたのではなかったか。

首位フェルスタッペンの戦線離脱で、勝負の決着は残り2周の超スプリントレースでつけられることになった。ハミルトンはフォーメーションラップでタイヤを効率的に温めるために、回生ブレーキをカットして油圧ブレーキのみに切り替えた。そこまでは通常の手順だったはずだ。しかしその際「間違ってボタンを押し、フロントブレーキしか効かない設定になったようだ」と、ハミルトンはレース後語っている。

グリッド上で激しく上がったフロントタイヤからの白煙。発進加速は明らかにペレスを凌ぎ、ハミルトンは先行に成功した。しかし、ブレーキングで止まりきれず、そのままエスケープゾーンへと直進していった。

ハミルトンの〝想定外〟を誘発したのは「レッドブルに完全に追いつかれている」という危機感だったのか。だとすれば今後のレースでも、同じことが繰り返される可能性は高そうだ。

AZERBAIJAN GP



高速市街地コースで躍動したホンダPU
レッドブル＆アルファタウリがW表彰台獲得

2.2kmの直線で王者に与えたインパクト

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Red Bull ／ LAT

ペレスは、ハイダウンフォースセッティングで決勝に臨んだハミルトンをストレートで完封。セクター2のアドバンテージと、メルセデスPUに引けを取らないホンダパワーが、ペレス2勝目をアシストした。

アゼルバイジャンの週末、マックス・フェルスタッペンは二度の不運に見舞われた。

まず予選Q3終盤。角田裕毅のクラッシュによる赤旗中断でアタック中止を余儀なくされ、フェラーリのシャルル・ルクレール、メルセデスのルイス・ハミルトンに次ぐ3番手に終わった。ルクレールを凌ぐペースで区間最速タイムを更新しており、ポールポジション獲得の可能性は充分にあった。

そしてレースでは、首位を快走していた終盤46周目に突然、左リヤタイヤのバーストに襲われリタイア（18位完走扱い）。この時点で、4秒後方にいた2番手のセルジオ・ペレスが背後のハミルトンをしっかり抑えており優勝はほぼ間違いないところだった。

最終的にペレスが移籍後初優勝を果たしたことで、ホンダにとっては1992年のモナコ、カナダGP以来となる2連勝を遂げることができた。しかし上述の2度の不運がなければ今回の2連勝はポール・トゥ・ウイン、1・2フィニッシュ、そして最速ラップ獲得という、レッドブル・ホンダがこれまで達成したことのない完全勝利になっていたはずだった。……とグチってみたくなるほどに、今週末のレッドブル・ホンダの相対的な戦闘力は、圧倒的とまでは言わないまでもライバルたちの上をいっていた。モナコに引き続き、フェラーリ勢の一発の速さはレッドブルにとって脅威となった。しかし、彼らのレースペースが苦しいことは初日には明らかになってもいた。

LAT

FOCUS on HONDA

予選直前のFP3でバリアにぶつかり、ソフトタイヤでレースシミュレーションができなかったことを除けば、この週末のフェルスタッペンはほぼ満点の出来だった。それだけにリタイア、獲得ポイントゼロという結果には本人もやりきれないことだろう。ただし、同じゼロポイントのハミルトンと比べると、自らのミスが敗因だったあちらのほうが抱えた心理的ダメージは大きそうだ。

　ペレスの優勝は、身もふたもない言い方をするなら「脇役の優勝」だ。しかし、それこそがまさにレッドブル・ホンダがこの2年間望み続け、一度もかなえられずにいたものだった。

　ダニエル・リカルドがチームを去って以来、フェルスタッペンは多くの場合ひとりでメルセデスに対峙し続けた。そのあいだにチームメイトだったピエール・ガスリー、アレクサンダー・アルボンはときに光る走りを見せることはあったものの、フェルスタッペンの速さに肩を並べることはできなかった。とくに予選一発のパフォーマンス差が大きく、離れすぎたグリッドポジションではフェルスタッペンの援護射撃をするのは不可能だった。

　チームが助っ人のペレスに期待したのはまさにそこだったが、レッドブルのマシンが持つ特殊な挙動にはベテランのペレスもさすがに手こずった。それでも第2戦エミリア・ロマーニャGPでフロントロウ獲得、第3戦ポルトガルGPでチームメイトに並ぶ2列目グリッド獲得と、決勝だけではなく予選でも着実に結果を出してきた。



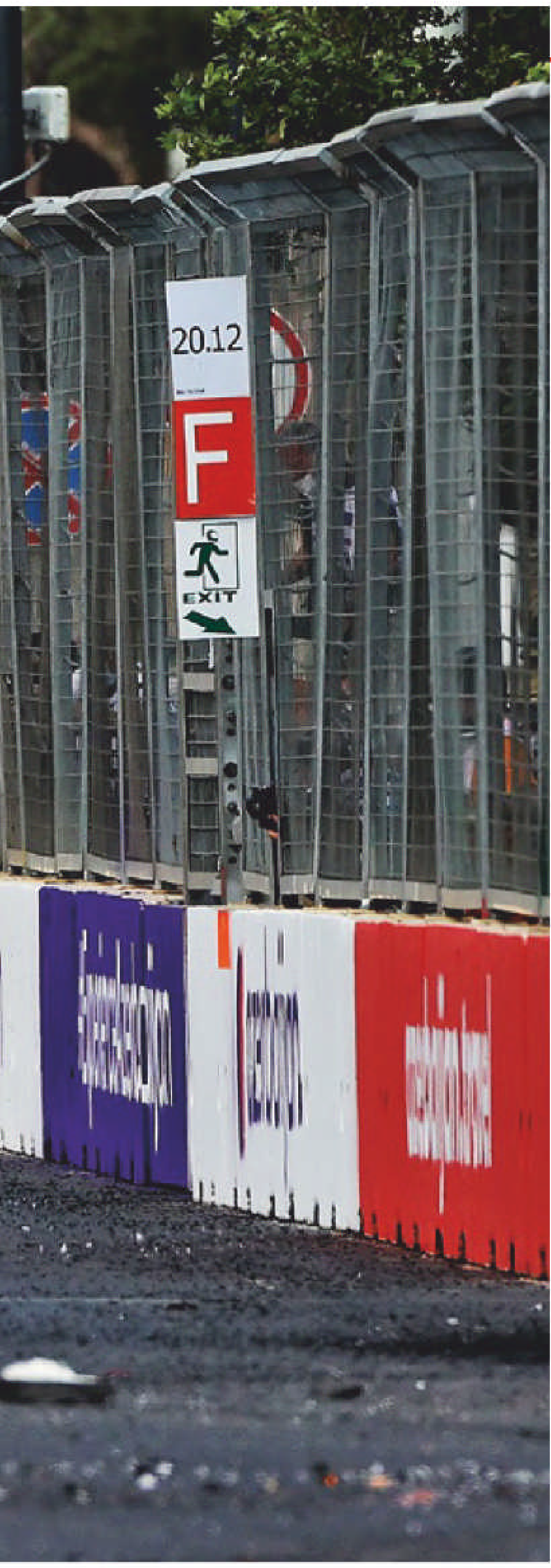
　今回のバクーでは、スタート後のポジションアップですぐにフェルスタッペンの背後につき、13周目にピットストップでハミルトンのオーバーカットに成功してからは、ホンダPUの進歩も相まって〝フェルスタッペンの直接のライバル〟を抑え続けた。そして、リタイアしたフェルスタッペンに代わってチームに勝利をプレゼントした。

　もっとも、決勝でのペレスのマシンは油圧系統にトラブルを抱え、リタイア寸前の薄氷を踏む思いの勝利だったし、リスタートのターン1でハミルトンが犯したミスに助けられたこともたしかではある。だが、それ以上に勝った事実を充分に評価すべきだろう。ひとりが戦列を去ってしまっても、もうひとりがいる。それを実践できるドライバーが、ようやくレッドブル・ホンダに戻ってきたということだ。このレースでは、単なる結果以上のインパクトをメルセデスに与えたはずだ。

Red Bull



角田裕毅は開幕戦以来の入賞となる7位。しかし、赤旗後の再スタートでは他の上位陣と比較してペースに悩み、順位をひとつ下げるなど「悔しさ」も残るレースとなった。



事故現場のそばをマシンが時速260km以上で通過していく可能性があるなか、フェルスタッペンはマシンにポツンと佇んでいる。写真では、クラッシュしたマシンの残骸の奥手にグリーンフラッグを振っているマーシャルの姿が確認できる。つまり、この時点ではまだセーフティカーが導入されておらず、レースコントロールが決断に時間を要していることが読み取れる。マシンの安全性向上により、フェルスタッペンが無傷で生還できたのは幸運だったと言うほかない。

ドライバーの腕と勇気に救われた、命懸けのグランプリ

破綻が垣間見えた〝興行優先主義〟

Text：今宮雅子（Masako Imamiya／IRIS）
Photo：LAT

レース後には、シーズン初の表彰台を飾った3人の喜びがまぶしく、彼らを称えるチームのお祭り騒ぎも微笑ましい、美しいシーンが繰り広げられた。いつもとは違う顔ぶれだからか、次々に3人の元に足を運ぶライバルたちも清々しい。喜びと祝福のタッチ、ハグ……。

それは、いつもとは違う顔ぶれだったから——だけだろうか。ドライバーたちに〝カオスを脱出した安堵と達成感〟を感じたファンも数多いはずだ。20人しかいない仲間のなかで、ふたりが意味不明の大クラッシュに見舞われたのだから。

いくつもの問題が提起されるべきグランプリだった。

第一に挙げられるのは、ピレリタイヤの安全性だ。レース後、クラッシュした2台のタイヤはミラノ本社の研究所に送られたはずだが、アゼルバイジャンの現場でピレリが明かした〝事実〟はルイス・ハミルトンの左リヤにデブリによるカットがあったということ、このコースでもっとも酷使されるのは右リヤであること。そこから2台のパンクチャーも「おそらくデブリが原因」と〝予測〟しているようだが、この予測には大きな疑問が浮かぶ。ハミルトンのタイヤを例に挙げつつも、ランス・ストロールやマックス・フェルスタッペンのタイヤに〝外傷〟を確認できていないのだから——2台とも、左リヤは粉々に飛散したわけでなく、かろうじてリムにひっかかった状態で戻ってきているというのに。

ピレリはコンパウンドの摩耗が原因でないことも強調しているが、問題はそこではない。最大の懸念は、高速走行の〝疲労〟による構造の破壊だ。

タイヤの構造は、高速のストレートでも過酷な試練を経験する。内圧を保ち、荷重がなければ、真円の構造は接地面では車重とダウンフォースによってフラットに押さえつけられ、路面から離れると再び真円の一部に戻る。こうして強い力で〝揉まれる〟ことによって、カーカスを構成する繊維もゴムとの接着部分も疲労する。

今年の構造は「より頑丈で、低い内圧での使用が可能」としたピレリだが、今回は土曜のフリー走行前にリヤの指定内圧を19psiから20psiに引き上げた。それは構造の耐久性に不安があったからではないだろうか？

最高速を記録するモンツァで同様の問題が発生していないのは、通常よりはるかに軽いダウンフォースで走る特殊なコースだからだ。ストロールとフェルスタッペンに共通するのは、単独で走行する彼らにはスリップストリームやDRSの機会がほとんどなく、本来のダウンフォースを背負いながら長いストレートを走行し続けた点だ。そしてこのストレートに限って言えば、右リヤより左リヤに荷重がかかる。

トラブルの原因を知るにはピレリの発表を待たなくてはならないが、詳細な検証の前に「おそらくデブリが原因」と言われると、真実が公表されるのか、不安にもなる。幸いなことにストロールもフェルスタッペンも無事であったが、重大なタイヤトラブルによる大事故だ。真後ろに他のマシンがいなかったのは幸運にすぎない。

モンツァと異なり、ダウンフォース



バースト、レースコントロール、サーキットの危険性。いくつもの問題が提起されるべきレースだった

も必要とするアゼルバイジャン。そこに不要に長いストレートを配置したコース設計自体にも問題があり、F1マシンの技術を理解したうえでの配慮が足りないと言わざるを得ない。

　混乱したレースにおいて、レースディレクターの判断も適切ではなかった。セーフティカーが出動するまでに、ストロールのケースでは40秒以上、フェルスタッペンの場合には80秒以上も時間を費やした理由は理解できない。マイケル・マシはダブルイエローで充分に減速しなかったドライバーを問題視するが、イエロー区間以外では〝レース〟が続行される状況ではその減速が難しいからこそ、VSCルールが導入されたのではなかったか。

　安全を優先するなら、ストロールの事故の時点で赤旗が提示されるべきだった。マシは「コース右側にマシンが通れるだけのスペースがあった」と説明するが、カーボンファイバーの鋭い破片が飛び散っていないと、誰が確信できただろう？　フェルスタッペンの事故のあとも、レッドブルが「赤旗中断で全員がタイヤを交換したほうがいい」と助言するまで決断しなかった。そして赤旗を出した理由は〝セーフティカー先導でレースを終わらせたくなかったから〟と言う。実質2周のスプリントレースのための赤旗だったのだ。

　FIAはいつから〝興行〟を優先してレースをコントロールするようになったのだろう？

　こんな異常なコンディションのなかで、グランプリのクオリティを保ったのはドライバーの腕と勇気だ。週末を通じて速さを発揮してきたセルジオ・ペレスは、スタート直後の鮮やかなオーバーテイクで予選のロスを取り戻し、フェルスタッペンにとっても心強いチームメイトの役割を完璧に果たした。

　モナコ同様に見事なタイヤマネジメントを発揮したセバスチャン・ベッテルは、ここでもオーバーカット作戦に成功。さらに、35周終了時点のリスタートでは1コーナーでシャルル・ルクレールを、ストレートでピエール・ガスリーをパスして2位表彰台の基盤を築いた。ゴールの後の笑顔が、何よりも雄弁に最高のレースを語っていた。

　ラスト2周、予選のようなスプリントでルクレールと激しく争ったのはガスリー。50周目のストレートでルクレールが前に出ると、スリップストリームを使って再びフェラーリの前へ。1コーナーでインに入り、2コーナーでしっかりと表彰台を確保した。

　ドライバーたちのおかげで、異例のスプリントは見ごたえのある華やかなものになった。しかしレースコントロールは〝自分たちの判断が正しかった〟と考えてはならない。いくつもの疑問符が残ったままだ。ドライバーの腕と強いメンタルに救われたことを忘れてはならない。



グリッケンハウスHYPERCAR
デビュー戦＠ポルティマオ

傷だらけのスピードスター。

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：LAT ／ XPB ／ TOYOTA

LAT



トヨタ７号車とグリッケンハウスのあいだに７台のLMP2カーを挟んでスタート。グリッケンハウスは１コーナーのブレーキングでタイヤスモークを上げ、立ち上がりではみ出しもしたが、無難なスタートを切った。(as)

XPB



チームオーナーのジム・グリッケンハウス。このチームはかなりオープンで、SNSにピット作業などもアップしている。(as)



ポルトガルのポルティマオで行なわれたFIA世界耐久選手権第2戦で、今季初めて3メーカーのハイパーカーが一堂に会した。スパに出場したトヨタ、アルピーヌに加え、グリッケンハウスのSCG 007Cが登場した。

グリッケンハウス・チームは、レースに向けてポルティマオでテストを行なっていなかった。そのため、タイヤに厳しい路面状況に悩まされた。これまで彼らがテストを実施してきたのは、第3戦開催地のモンツァ、バレルンガ、アラゴン。おもに電気系統だったが、すべてのテストの際にさまざまなトラブルが発生したせいで、思ったように走行距離を伸ばすことができていなかった。ミシュランとしては、4輪駆動のトヨタ、2020年からタイヤを供給しているアルピーヌに対するグリッケンハウスのタイヤのパフォーマンス

LAT



LAT

1時間50分経過したころ、LMGTE Amの777号車に幅寄せするようなかたちで接触。デンプシー・プロトンのポルシェも巻き込むアクシデントの起点になってしまった。(as)

グリッケンハウスはフリー走行３回目のセッションで１分31秒916を記録。走行メニューの違いなどはあるだろうが、このセッションではトヨタ２台のタイムを上回った。(as)



LAT

ポルティマオでのドライバーは、(左から)ライアン・ブリスコー、リチャード・ウェストブルック、ロマン・デュマ。マシン開発と信頼性アップが進めば強力な布陣に。(A.C / as)



LAT

レベルに不安を感じていた。

　レースの週末に先駆けて、ＦＩＡとＡＣＯの技術チームは新たな性能調整テーブルを発表。トヨタＧＲ０１０の最低重量を26kg増やし、１スティントあたりのエネルギー量を２ＭＪ減に。さらに最大出力も下げた。昨年のレベリオンＲ13であるアルピーヌについても同様で、最低重量は22kg増やし、エネルギー量は２ＭＪ減。開幕戦のスパよりもパワーが抑えられた。

　「これは物理的なパラメーターにもとづいたもので、フィールドのレベルアップを図るものではない。ダーツボードの的のように非常に小さいエアロウインドウが設定されていて、そのなかにいるパフォーマンスレベルの異なるマシンの格差を修正するのが目的だ。コース上のパフォーマンスとは関連がない。というのも、まだその段階に達していないからだ。計測された各マシンのパラメーターにもとづく初期段階の性能調整で、現段階ではレースごとのパフォーマンスにもとづくオートマチックＢｏＰを始めていない」と、ＡＣＯのテクニカルディレクターを務めるティエリー・ブーベは説明する。

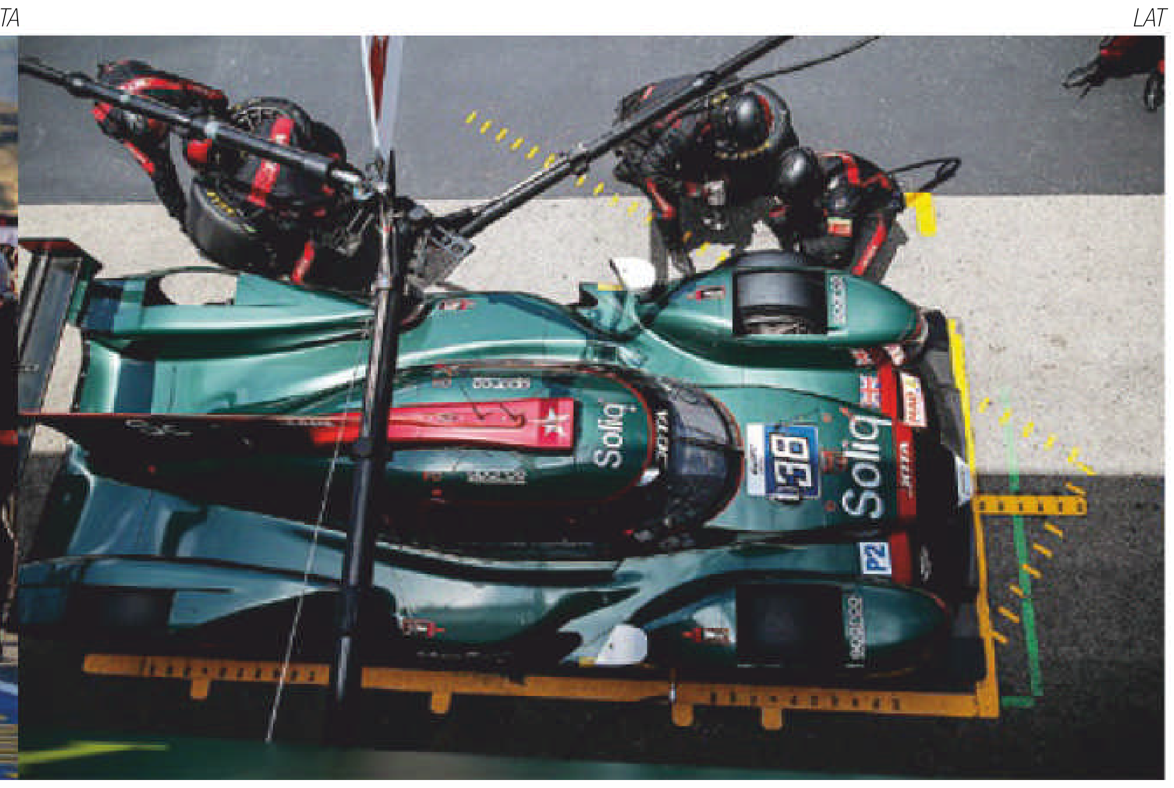
　これを念頭に置いて、チームは１台を持ち込んだ。モンツァには２台目のシャシーを投入予定。モンツァで繰り返しテストを行なった経験を活かし、ベースのセットアップが出来上がった状態からレースに臨めるだろう。

　ミシュランによると、テストでのグリッケンハウスのおもな問題点は電気系統だったという。フリー走行でもさらなる電気系トラブルに見舞われ、適切にギヤの選択ができなくなり、エンジンが１万１９００回転に達してしまった。「エンジンを回しすぎてしまったが、メカニックがチェックしてくれたので、レースでは大丈夫だろう」と、レース当日の朝、チームオーナーのジム・グリッケンハウスは話していた。

　それまでに、このマシンの長所と短所は明らかになっていた。ストレートで速く、最初のふたつのセクションでは速かった。ところが、ローダウンフォース仕様を選択したため、第３セクションでは遅かった。テストでは最高速度に焦点を当てており、レース中の最高速度は３１４km／ｈに。レースコンディションのトヨタ勢より４km／ｈ



TOYOTA



LAT

(左) トヨタはPPをアルピーヌに譲ったが、その後は７号車、８号車とも優勢に進めていた。残り29分ほどの段階で７号車は８号車の10秒ほど前を走っていたが、燃料的にスプラッシュが必要な状況。この後、フルコースイエローは出たが、７号車は給油のためにピットイン。ポジションは入れ替わり、８号車がトップチェッカーを受けた。(右) LMP2は、JOTAがクラス1-2フィニッシュ。LMP2のクラスファステストもJOTAの28号車がマークした。(as)

開発途上でのデビュー戦なら悪くない結果か



LAT

遅く、アルピーヌより1㎞／h遅いだけだった。予選タイムは、アルピーヌの1分30秒364に対し、1・8秒差。「リチャードを時間内にコースに送り出すことができなかった。トラックリミットを20㎝オーバーしたため、最速タイムを抹消されてしまった」。

レース中、リヤタイヤの空気圧が非常に高く、ウェストブルックはマシンをコース上にとどまらせるのに苦戦した。スティントの終わり、リヤタイヤは1barオーバープレッシャーでブリスターが発生し、グリップが低下。2スティント目は空気圧もグリップも改善したが、その後、このマシンの大きな問題点が露呈した。ライアン・ブリスコーがバックマーカーと絡んでスピンし、破損したクラッチの交換に1時間を費やすことになったが、エンジンカバーを外すためにリヤウイングを外さなければならなかったからだ。「クラッチをより強化する必要がある。次戦までにほかの問題点にも対処しなければいけない」（グリッケンハウス）。

その後、マシンはレースに復帰し、トラクションコントロールを含むテストプログラムをさらに進め、トヨタの2台から54周遅れでの完走となった。ベストタイムは、トヨタ8号車の1分31秒006（ファステストラップ）に対して、1分32秒451。一度もテストをしたことがないコースを走り、まだ開発途上のマシンによるデビュー戦だったことを考えると、チームにとっては満足のいく結果だったと言える。次のモンツァが、ル・マンに向けた最終的なテストとなるだろう。

2021 WEC Round 2 8 Hours of Portimao result (top 10)

13 June 2021 / Autodromo Internacional do Algarve 4.684 kms

Pos	Class	No	TEAM	DRIVERS	CARS	Tyre	Laps	Time / Gap	Best Lap
1	Hypercar	8	TOYOTA GAZOO Racing	Buemi S. / Nakajima K. / Hartley B.	Toyota GR010 - Hybrid	M	300	8:00'15"414	1'31"006
2	Hypercar	7	TOYOTA GAZOO Racing	Conway M. / Kobayashi K. / Lopez J.	Toyota GR010 - Hybrid	M	300	1"800	1'31"103
3	Hypercar	36	ALPINE ELF MATMUT	Negrão A. / Lapierre N. / Vaxiviere M.	Alpine A480 - Gibson	M	300	1'08"597	1'30"919
4	LMP2	38	JOTA	Gonzalez R. / Felix Da Costa F. / Davidson A.	Oreca 07 - Gibson	G	296	4 Laps	1'32"092
5	LMP2	28	JOTA	Gelael S. / Vandoorne S. / Blomqvist T.	Oreca 07 - Gibson	G	296	4 Laps	1'31"970
6	LMP2	22	UNITED AUTOSPORTS USA	Hanson P. / Boyd W. / Di Resta P.	Oreca 07 - Gibson	G	295	5 Laps	1'32"509
7	LMP2	31	TEAM WRT	Frijns R. / Habsburg F. / Milesi C.	Oreca 07 - Gibson	G	293	7 Laps	1'32"445
8	LMP2	34	INTER EUROPOL COMPETITION	Smiechowski J. / Deletraz L. / Brundle A.	Oreca 07 - Gibson	G	293	7 Laps	1'32"383
9	LMP2	1	RICHARD MILLE RACING TEAM	Calderon T. / Floersch S. / Visser B.	Oreca 07 - Gibson	G	290	10 Laps	1'33"755
10	LMP2	70	REAMTEAM RACING	Garcia E. / Beche M. / Nato N.	Oreca 07 - Gibson	G	288	12 Laps	1'32"392
30	Hypercar	709	GLICKENHAUS RACING	Briscoe R. / Dumas R. / Westbrook R.	Glickenhaus 007 LMH	M	246	54 Laps	1'32"451

Tyre: M=Michelin, G=Goodyear

幻のアタックモード。




H.Matsumoto

105th INDY 500 POSTSCRIPT

インタビュー

佐藤琢磨

今年のインディ500での琢磨は
力強く上がってきていたわけではなかったが
じつは最後の勝負に向けてレースを組み立ててきていた
引かれることのなかったトリガーとは――

Interview & Text : 天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo : 松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／LAT／INDYCAR

――今年のインディ５００では新エアロパッケージが導入され、燃費が重要なファクターになっていました。そこはどんな感じでしたか。

琢磨：パワーベストで先頭を走ると28～29周しか持たなくて、燃費も考えつつトップを走れるのが30周という計算でした。新エアロではダウンフォースもドラッグも大きい。去年は逃げ切りが可能だったけど、今年はそれを許さなくなっていた。それでも、常に燃費を意識して、後半から終盤でフレキシブルに戦略の幅を持たせて戦う重要性は昨年と変わりません。

――最初のイエローが34周目。15番手スタートの琢磨選手は燃費セーブに努め、そのイエロー中にピットインして8番手に上がった。走行ポジションでも燃費は変わってきますよね？

琢磨：先頭ではすごく悪い。3番手ぐらいまでも空気抵抗が大きくて燃費が悪く、4番手ぐらいから効率が良くなっていく感じでした。5番手以降の差は少ないと思いますが、6～10番手あたりが同じ車間で走っているとしたら、空気抵抗が少ないぶん、10番手のほうが燃費はいい。ただ、ドラッグが減るぶん、ダウンフォースも少ないからマシンは滑り、タイヤの摩耗が激しくなる。僕は1回目のピット後から8番手を走り続けることができ、１００周目あたりまでにトップ5でレースを進めるという構想に近づいていました。

――中盤、順位を上げようと積極的に動きはしなかったのですか？

琢磨：燃料とタイヤを使う気になれば、ひとつかふたつ上げることができたと思います。でも、リスクを負いたくなかった。燃料を使ってしまうし、ハンドリングもまだそういうレベルまで達していなかったので、無理はしませんでした。これはダメだなと思ったときには、自分のポジションをホールドして機会を待とうと考えていました。

――レース中のマシン調整も順調に見えていました。

琢磨：はい。自分の前を走っていたクルマが次々とピットに入り、僕は１５１周目にラップリーダーとなった。その後の6周をその時期の誰よりも速いスピードで走り、自己ベストを含む２２４ｍｐｈ台を連続で記録していました。このスティントではイエローも入れて41周も走った。２２３～２２４ｍｐｈが出ていたラップでは当然アクセルをかなり踏んでいましたが、このときはパワー重視ではあるものの、じつはまだリーンミクスチャーのままで、パワーベストではありませんでした。パワーベストなら２２６ｍｐｈあたりも出ていたかもしれません。２２４ｍｐｈに留めたのは、スティントをさらに伸ばそうと考えたからです。実際には１５８周まで伸ばせるセーブができていたけど、集団に追いつき、２１９ｍｐｈに落ちた。フレッシュタイヤ組より速いペースだったので、オーバーカットを決めるためにピットインを早めました。トップはスコット・ディクソンになったけど、実質的にはアレックス・パロウが先頭。僕は彼の2・5秒後ろ、6番手で復帰していました。

――戦いながら、残り2スティントはどうなると想定していましたか？



Michael L. Levitt LAT


Barry Cantrell LAT

予選前までは過去にないほどの自信を見せていたが……

琢磨はファストフライデイを８番手で終え、予選に向けてクルマを大きく改善できたと思う、とコメントしていた。だが、予選１日目（上）は15番手でファスト９進出はならず。予選２日目のファスト９終了後のプラクティスは６番手。レースに向けたチェックも多くこなせていた。（as）

224mph台のときもまだパワーベストではなかった


Barry Cantrell LAT

琢磨：自分の１５７周目からのスティントは、ニュータイヤでアンダーステアが予想以上に強かった。レース終盤のコンディション変化なども考慮してセッティング調整をやってきていたのですが、もう少しアグレシップにいってもいいかなと思いました。僕は最初のピットから毎回、フロントウイングをハーフターンずつ調整してきていました。そうして、集団のなかではこれくらいアンダーが消えていくというのを感じていた。ただ、ずっと集団のなかにいたので、単独走行時にどうなるのか、あるいは30周走った後の挙動がどうなるのかは、１５０周目まで分からなかった。そこで、１５３、１５４周目にプッシュし、２２４ｍｐｈが出た。その時点でマシンはうまく仕上げてくることができていたんです。それに、今回は一度も危うい場面はありませんでした。唯一、外からはミスっぽく見えたかもしれないのは、１２５周目のリスタート後。ライアン・ハンターｰ・レイの後ろにつけて入ったターン１で膨らみ、コルトン・ハータに抜かれたところです。ただ、あれはあれで良かった。７番手でのリスタートで、順当にレーシングラインを走って前を行くライアンについていくことは簡単にできましたが、その後またあるかもしれないリスタートに備え、ターン１で大外から抜いていく練習をしておこうとアウトに行きました。外側にはみ出したら、グリップが全然ない。もともと、後ろのハータとの距離が結構ある状況だったから、どれぐらいのクロージングスピード（スリップストリームで前車に吸い寄せられるときのスピード）が得られるのかも見たくて、試してみたんです。それが全然ダメで、アクセルを抜き、ポジションはひとつ落とすけど、安全に列に戻ることにしました。リスタート時に外側はダメだということが分かった。その意味でも、終盤の勝負どころに向けた準備を進めることができていました。

幻のアタックモード。

最後の調整も見えていた

——しかし、１１６周目の琢磨選手のピット直後にイエローが出ていました。

琢磨：６周に渡るイエローで僕のそのスティントはさらに伸び、１６０周目あたりまで引っ張ればノンストップでゴールまでいけるかも、とチームは考え始めました。

——その作戦でいくか、チームと協議したのですか？

琢磨：１５７周目にピットからコースに戻ってすぐ、フューエルナンバー（燃



決勝レースに向けて最後のプラクティスとなるカーブデイ（レース2日前の金曜日）は気温が低いコンディションのなかで9番手。日曜は例年のインディ500より気温が低くなることが予想されており、琢磨陣営はいいデータ収集ができたように見えていた。セッショントップは、今年は常にセッション上位に入り、PPも獲ったディクソン。この時点でディクソンのインディ500 2勝目濃厚という雰囲気が流れていた。(as)





（上）琢磨は30周目まで14番手を走行。先頭はヴィーケイ。後続は燃費走行に徹しているようで、真っ先にピットに向かったのはやはりヴィーケイだった。（右）パロウ、エリオ、オーワードらは151周目までにピットし、琢磨はこの周にトップへ。この後、37周以上を走ったタイヤで224mph台を連発する。この時点で、あと2回ピットするであろう琢磨にもチャンスがあると思われていたが……。(as)

費の目標数値）が指示されました。そこが大事な分かれ道でした。162周まで、僕とピットは頻繁に無線で交信しました。こちらはフレッシュタイヤ。すぐにポジションアップできたけど、先頭も見えていたので、リナス・ヴィーケイの後ろを走った。ペースを維持できる範囲でミクスチャーを薄いセッティングで走り、最大限にセーブできる燃費のデータを残して、ピットに「（燃費目標数値の達成は）不可能だ！」と2回言ったのですが、チームからは「トライして」という返事。言われた数字を実現しようとするなら、目の前の集団から離されることも伝え、第一条件は集団から離れないことなのか、集団から離れても燃費を達成することなのかを確認しました。燃費の数字を達成しなかったら、ゴールできない。

それをするために、トップから2秒半差のいまのポジションをあきらめるのかと。その答えは2回ともイエスでした。これを162周目までの5周のあいだにやっていました。都合4回、不可能だということを伝えたのですが、返事は変わりませんでした。もう自分のコントロール下ではないので、従わざるを得ませんでした。その後、ポジションはどんどん落ちていきました。僕はイエローのマッピングを使い、抜かれながらもトウを利用していたけど、ペースを大きく落としているから、トウはすぐに途切れてしまう。燃費もまったく稼げなくなり、それを3周続けた結果、チームは初めて〝全然ダメだな〟となりましたが……。

——イエロー期待になってしまった。

琢磨：この時点で燃料はすでに全然足りなくなっていたから、チームとしては奇跡を待つしかありませんでした。ただ、マーカス・エリクソンとフェリックス・ローゼンクヴィストが自分たちと同じ作戦を採っており、イエローが出たとしても僕は最高で3位までという可能性も出てきてしまった。

——琢磨選手はゴール6周前にピット。燃費作戦は勝利につながらなかった。

琢磨：正直、〝なんで最終的にチームの判断に従ってしまったのか〟という悔いはあります。でも、あれ以上強く言うことはできません。

——ピットは柔軟性を欠いていたように見えます。

琢磨：レース全体を見ながら、〝先頭の2台が順位を入れ替えることはあっても、3番手以下からの追い上げは難しく、さらにその後方から勝つのは不可能なのでは〟とピットは考えたんです。それまで追い抜きがほとんどなかったから。自分たちは6番手でコースに戻ったから、このまま6位で終わる可能性が高いと読んだ。僕はスタートからずっとリスクを排除し、少しずつていねいにクルマを仕上げていっていたから、あの時点まで完璧な状態でのアタックは一度もしなかった。なので、あの時点での〝6番手から順位を上げられないだろう〟という判断は知らなかった。自分はそんなことは考えもしませんでした。ただ、チームも勝ちたい。順当に走って6位で終わるなら、（イエローが出た際）少ないリスクで確実に勝てるのはノンストップという結論をストラテジストが出した。

——インディ500ではピットの緊張と重圧も尋常ではない。

琢磨：そのなかでコンピュータを見ています。その目の前で僕はフューエルターゲットを20～30%もオーバーして走っていた。そんな状態が1秒伸びただけでも苦しくなっていくから、チームは即決しなければいけなかった。僕が「無理だ」と言っていたあの5～6周のあいだ、ピットは「燃費を実現できていない」と言ってきていましたが、実現するには200mphぐらいまで落とす必要があったと思います。

——琢磨選手が157周目までの戦いで考えていた、最後となるピットでは何かを調整するつもりでしたか？

琢磨：はい。最初のピットからフロントウイングを調整してきていたので、ニュータイヤでフルプッシュする最終





「残り6周でピットへ」

（右）157周目のピットストップから37周後の194周目、琢磨はやむなくピットインして燃料を補給。可能性のあるポジションを走っているディフェンディング・ウイナーの陣営の戦い方として、誰からも消極的に見えていたことは否めないだろう。（上）チェッカー後、琢磨はエリオのもとへ祝福に。2017年に優勝を争ったふたりが最後に相まみえていたら、最高にエキサイティングなレースとなっていたはずだ。(as)

スティントにどれだけのバランスで臨めばいいのか、どれだけの調整が必要かは分かっていました。最後のピットストップのタイミングはトップグループでもドライバーによって違う。実際には170~180周のあいだになっていた。エリオ・カストロネベスは172周目、パロウは173周目。残り28周と27周でタイヤを交換した彼らに対し、自分は残り20周あたりでピットし、（タイヤ交換作業の時間より少なくできるので）給油時間のロスもゼロ。誰よりも7周、フレッシュなタイヤで……という最後の勝負に持ち込むことができたと思います。その10周の駆け引きで僕らは有利に立てるはずでした。157周目のピットを終えた後、僕らはシモン・パジェノーのふたつ前にいて、彼は最終的にパト・オーワードを抜いて3位。シモンのいた位置に僕がいてもおかしくなく、そして彼より確実に速かった。オーバーカットもアンダーカットもできるフレキシビリティがあった。最後は上位ふたりとの勝負に持ち込めていたはずです。

——最後の2スティントは同じセッティングというのが琢磨選手の必勝パターンですが、今年は変更しようと。

琢磨：理想を言えば、ラスト2スティントは触りたくない。でも、最後から2スティント目で見極め、必要があれば最後のピットで調整できる。僕はどうやってクルマを作っていったら勝てるのかを知っています。あの時点で、僕のことを本当に理解しているエンジニアのエディ（ジョーンズ）は、最後は明らかに戦えると分かっていたから、

取っておいた「ニュータイヤ+フルリッチ」

ノンストップでいくことにピットスタンドで猛反対していたそうです。

——聞けば聞くほど悔しいですね。

琢磨：とても悔しいです。涙しか出ないです。もちろん、エリオに負けたかもしれないし、パロウを抜けなかったかもしれない。レースだから分からない。でも、少なくとも最後に勝負ができていたのは間違いありません。僕らのクルマは38周を走った後でも224mphを記録した。そのケースは今回、自分たち以外にはなく、ほとんどのドライバーのベストラップはフレッシュに近い状態のタイヤで記録されていました。チームメイトのサンティーノ・フェルッチが180周目にピットし、ダウンフォースをつけていって6位まで追い上げた。彼のピット前は実質的に18秒遅れの15番手あたり。それほど、ポジションを上げられるレースになってもいたわけです。それを、勝負さえもしないで終わってしまった。自分としてはレースをしていないんです。

——優勝争いに加われていた可能性が高かった。

琢磨：最後の勝負に向けてライバルたちを抜いていくのは、たしかに容易ではなかったと思います。でも、僕は最後のスティントになったら抜けると考えていました。その準備をしていましたし、スティント終盤にとても速いラップを刻めるマシンにできていましたからね。1位、2位になったドライバーたちより、少なく見積もっても5周は新しいタイヤで勝負に挑むことができた。結果的に、勝負をする相手になりそうだったのは17年のときのようにエリオでしたね。彼とはプラクティスのときから一緒に走ってきた。本当に最後までレースがしたかった。エリオは予選でファスト9に入った。フロントロウを争った人たちのスピードまではなかったものの、ミスのない素晴らしいドライビングで歴史的な4勝目を飾った。心から祝福したいです。

——ラスト2スティント前までにマシンのファインチューニングも済ませ、シナリオがどうなろうとも、最終スティントは3、4番手で迎えられた。

琢磨：そこはやはり、マシンに何が必要なのかを知っているからです。157周目のピットストップでもマシンはまだ完璧ではなかった。でも、かなり仕上がっていました。あの後にこのレースで初めて、ニュータイヤでのフルアタックが待っていた。ピットの少し前にトップに立ち、擬似的に先頭を走り、そこでユーズドタイヤで先頭を走るバランスも確認できた。157周のウイング調整はニュータイヤへの対応を施し、最終確認をする。となれば、170~180周のどこかで僕が最後のピットインをした際にする調整を間違えることはまずありません。

——チームとはその後、ミーティングなどはあったのですか。

琢磨：先日、チームの全体会議があり、彼らは判断を誤ったと認めて、「ドライバーからレースをするチャンスさえ奪ってしまったのは申し訳ない」と言ってくれました。でも本当に、打ちひしがれた数日間でした。正直言って、いまだに立ち直れていないですよ。チームを批判しているのではないんです。

幻のアタックモード。

The 105th Running of the Indianapolis 500 result 30 May, 2021 | Indianapolis Motor Speedway (2.5 mile=4.023 km)

Pos.	SP	No.	Driver	Engine	Lap	Laps Led	Pit Stops	Running / Reason out
1	8	06	Helio Castroneves (W)	Honda	200	20	5	Running
2	6	10	Alex Palou	Honda	200	35	5	Running
3	26	22	Simon Pagenaud (W)	Chevrolet	200	3	6	Running
4	12	5	Pato O'Ward	Chevrolet	200	17	5	Running
5	4	20	Ed Carpenter	Chevrolet	200	-	5	Running
6	23	45	Santino Ferrucci	Honda	200	2	6	Running
7	31	24	Sage Karam	Chevrolet	200	2	5	Running
8	3	21	Rinus VeeKay	Chevrolet	200	32	5	Running
9	24	86	Juan Pablo Montoya (W)	Chevrolet	200	-	5	Running
10	5	48	Tony Kanaan (W)	Honda	200	-	7	Running
11	9	8	Marcus Ericsson	Honda	200	-	6	Running
12	21	2	Josef Newgarden	Chevrolet	200	-	5	Running
13	19	47	Conor Daly	Chevrolet	200	40	5	Running
14	15	30	Takuma Sato (W)	Honda	200	7	5	Running
15	22	1	JR Hildebrand	Chevrolet	200	-	7	Running
16	2	26	Colton Herta	Honda	200	13	5	Running
17	1	9	Scott Dixon (W)	Honda	200	7	6	Running
18	20	60	Jack Harvey	Honda	200	-	6	Running
19	25	98	Marco Andretti	Honda	200	-	6	Running
20	17	3	Scott McLaughlin (R)	Chevrolet	200	-	7	Running
21	16	29	James Hinchcliffe	Honda	200	-	5	Running
22	7	28	Ryan Hunter-Reay (W)	Honda	200	-	5	Running
23	30	4	Dalton Kellet	Chevrolet	199	-	6	Running
24	29	59	Max Chilton	Chevrolet	199	-	8	Running
25	13	51	Pietro Fittipaldi (R)	Honda	199	-	6	Running
26	27	14	Sebastien Bourdais	Chevrolet	199	-	6	Running
27	14	7	Felix Rosenqvist	Chevrolet	199	14	6	Running
28	11	18	Ed Jones	Honda	199	-	6	Running
29	10	27	Alexander Rossi (W)	Honda	198	-	10	Running
30	32	12	Will Power (W)	Chevrolet	197	-	5	Running
31	33	16	Simona De Silvestro	Chevrolet	169	-	4	Contact
32	18	15	Graham Rahal	Honda	118	8	3	Contact
33	28	25	Stefan Wilson	Honda	32	-	0	Contact

Chassis: Dallara | Tire: Firestone | R: Indianapolis 500 Rookie | W: Indianapolis 500 Winner
Time of Race: 02:37:19.3846 Avg. Speed 190.690 Lead Changes: 35 Caution Laps: 18
Fastest Lap 227.345 mph (39.5874 sec) on lap 116 by 45 - Santino Ferrucci
Fastest Leader Lap 225.931 mph (39.8351 sec) on lap 196 by 10 - Alex Palou

Lead Change Summary

On Lap	Car	Leader
1	26	Colton Herta
2	21	Rinus VeeKay
31	26	Colton Herta
33	9	Scott Dixon
36	06	Helio Castroneves
39	26	Colton Herta
49	21	Rinus VeeKay
50	47	Conor Daly
71	06	Helio Castroneves
77	10	Alex Palou
78	5	Pato O'Ward
79	15	Graham Rahal
82	21	Rinus VeeKay
84	47	Conor Daly
103	5	Pato O'Ward
114	15	Graham Rahal
119	10	Alex Palou
125	06	Helio Castroneves
127	5	Pato O'Ward
131	10	Alex Palou
148	06	Helio Castroneves
150	5	Pato O'Ward
151	30	Takuma Sato
157	7	Felix Rosenqvist
158	9	Scott Dixon
162	10	Alex Palou
169	06	Helio Castroneves
172	10	Alex Palou
173	22	Simon Pagenaud
176	24	Sage Karam
178	45	Santino Ferrucci
180	7	Felix Rosenqvist
193	30	Takuma Sato
194	06	Helio Castroneves
196	10	Alex Palou
199	06	Helio Castroneves

彼らのサポートがあってこそ、僕も戦っていけるわけですからね。ただ、さまざまなリソースを使った結果、あの作戦を選ぶことを防げなかったのが残念で仕方がないということなんです。こんな悔しい思いは、これまでのレース人生でもおそらく最大ですね。とにかく、自分たちはここから学んで、次に同じ状況になったとき、絶対にミスはしない。そこをポジティブに捉えたいと思っています。

――それはデトロイトからのレースにぶつけるってことですね？

琢磨：はい。間違いなく、経験によってチームは前進するはずですから、一丸となって全力で戦います。

H.Matsumoto



Jake Galstad LAT



デトロイトで見えた「今季のロード強者」

2勝目のオーワードが軸 ガナッシ勢が続く

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／LAT

今季のインディカーシリーズはここまで、ロードコースはバーバーとインディアナポリス・モーター・スピードウェイ（IMS）での2戦、ストリートはセントピーターズバーグとデトロイトでのダブルヘッダーの3戦を終えた。これら5戦で5人のウイナーが誕生。バーバーではアレックス・パロウがインディカーでの初優勝を挙げ、セントピートではコルトン・ハータがキャリア4勝目。IMSのロードではリナス・ヴィーケイ、デトロイト・レース1ではマーカス・エリクソンが同じくキャリア初優勝を飾り、レース2ではパト・オーワードがストリート戦を初めて制した。

驚くべきことに、これら5人のウイナーたちは全員が20代。シリーズの勢力図は急速に書き換えられてきている。彼らはタイトル獲得経験を持つベテラン相手でもまったく動じることがない。パロウは2番手ウィル・パワーとの間隔を確認しながら走り、逆転の隙を与えずにゴール。ハータはジョセフ・ニューガーデンを寄せ付けなかった。

そして、デトロイト・レース2ではオーワードがパワー、スコット・ディクソン、ニューガーデンをバトルで下しての勝利。この勝ちっぷりは近年、このシリーズでなかなか見られなかったものだ。テキサスのオーバルでキャリア初勝利を挙げたばかりのオーワードは、ストリートでの速さ、バトル時の勝負強さにも目を見張るものがある。デトロイトではレース1に今季2度目のポールポジションを獲得して3位フィニッシュ。同レース2では5番手で

Phillip Abbott LAT



レース1、オーワードは3周目にピットイン。タイヤをレッドからブラックへ交換し、3ストップ作戦に。多くのクルマがピットしたため埋もれたが、3位まで上がった。（as）

Jake Galstad LAT



Barry Cantrell LAT





H.Matsumoto

1デトロイト・レース１では最後のリスタートでなぜか加速の鈍った琢磨にヴィーケイが襲いかかり、２位フィニッシュ。ヴィーケイは粗削りながら、キレのあるスピードを見せている。2デトロイト・レース１、７番手スタートのパワーにはスピードもあり、１回目のイエロー中の28周目にはトップに。65周目に出たイエローまで実質的にラップリーダーをキープしていた。だが、そのイエローは赤旗に。ピットロードに全車が停まるまでメカニックはクルマに触れない。先頭に停めたパワーのクルマはクーリングまでもっとも時間がかかり、これによる熱の影響なのか、ECUにトラブルが発生。エンジンが始動しなくなってしまった。今季のペンスキーにはツキもない。3パロウはデトロイト・レース２で、優勝の可能性もあったハータを最後に捉えて３位。ポイントランキングはオーワードから１ポイント差の２位。（as）

INDYCAR Round 6 DETROIT Race 1 (top 3)

June 12, 2021 | Detroit Belle Isle (2.35 mile=3,781 km)

Pos	SP	Car No	Driver	Team	Engine	Lap	Laps led
1	15	8	Marcus Ericsson	Chip Ganassi Racing	Honda	70	5
2	12	21	Rinus VeeKay	Ed Carpenter Racing	Chevrolet	70	-
3	1	5	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	70	3

Chassis=Dallara | Tire=Firestone
Fastest Lap: 110.381 mph (76.6433 sec) on lap 56 by 2 - Josef Newgarden

INDYCAR Round 7 DETROIT Race 2 (top 3)

June 13, 2021

Pos	SP	Car No	Driver	Team	Engine	Lap	Laps led
1	16	5	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	70	3
2	1	2	Josef Newgarden	Team Penske	Chevrolet	70	67
3	4	10	Alex Palou	Chip Ganassi Racing	Honda	70	-

Fastest Lap: 110.815 mph (76.3434 sec) on lap 50 by 26 - Colton Herta

INDYCAR Driver Standings (top 10)

Rank	Driver	Pts.
1	Pato O'Ward	299
2	Alex Palou	298
3	Scott Dixon	263
4	Josef Newgarden	248
5	Rinus VeeKay	243
6	Simon Pagenaud	243
7	Marcus Ericsson	211
8	Graham Rahal	209
9	Colton Herta	202
10	Takuma Sato	181

迎えた最後のリスタートから2周のあいだに3ポジションをアップ。ニューガーデンのレッドタイヤがタレてきたところを見計らって残り4周のタイミングで捉え、そのまま逃げ切った。オーワードはロード／ストリート、オーバル、どのタイプのコースでも非常に高い適性を披露してきており、彼がタイトル争いの軸となることは間違いなさそうだ。

若手ふたりがロード／ストリートで計2勝しているチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）。ディクソンを中心にエリクソン、パロウと実力派3人で情報を共有しながらクルマ作りを進め、それが機能している。彼らもコースのタイプにかかわらず速い。第8戦終了時点ではパロウがドライバーのポイントスタンディングで2番手。チームのなかでもっとも多くのポイントを稼いでいるが、CGRのナンバーワンはあくまでもディクソンだ。彼はタイトル争いに確実に絡んでいくだろう。

アンドレッティ・オートスポートはレギュラーの4台に加え、エンジニアを派遣しているメイヤー・シャンク・レーシングが1～2台をエントリーしている。5～6台で集める豊富なデータ量が彼らの武器だ。ドライバーたちのなかで、クルマ作りに関してリーダーシップを発揮しているのは誰なのか。ハータが速いとアレクサンダー・ロッシが遅く、ロッシが速いとハータが遅い……というパターンが少なくなく、それによってチーム全体が下降線を辿っているように見える。今年からマルコ・アンドレッティがインディ500だけのスポット参戦となった。このチームはドライバーラインアップの変更、強化が必要だろう。

チーム・ペンスキーは今季ここまでまさかの未勝利。ラインアップにかつての迫力が感じられない。資金力、エンジニアリングなどはいずれもシリーズのトップレベルのはずなのだが……。ルーキーのスコット・マクロクリンは将来有望と映っている。ニューガーデンは予選、決勝ともにパフォーマンスがもっとも安定している。一方で、パワーとシモン・パジェノーはその逆。しかし、インディ500で勝てる力を持っているのはこのふたりで、放出してのチーム大改造というのも難しい。

今季面白いのは、エド・カーペンター・レーシング（ECR）の台頭と、デイル・コイン・レーシング（DCR）の安定したパフォーマンスだ。ECRは久しぶりの優勝をIMSのロードコースで飾り、DCRはさまざまなコースでマシンセッティングを高いレベルに仕上げてきている。ただ、予選から決勝までを通して好パフォーマンスを維持し続けることができていない。

佐藤琢磨とグレアム・レイホールの2台体制を敷くレイホール・レターマン・ラニガン・レーシングは、ロード／ストリートのマシンの戦闘力アップが思うように進んでいない。ふたりともデトロイトは得意としているはずだが、表彰台フィニッシュはならなかった。この2戦にはサンティーノ・フェルッチも出場。3台で集めたデータを今後のクルマ作りに活かせれば、成績も上向いてくるはずだ。

TCR CRISIS

「GT4のコスパ」に寄り切られるのか？

「台数減」という世界的傾向のいまとこれから

TCRがかつての盛況とは様相が変わってきた
GT4の台頭が影響をおよぼしているのは間違いない
過去もあった移り変わりと同じ現象なのか
日本の事情にも精通するサム・コリンズ氏が見る
この傾向の起点、そして行く先――

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
まとめ：auto sport
Translation：神田美穂（Mihi Kanda）
Photo：LAT ／ AUDI ／ HYUNDAI ／ WTCR

ツーリングカーレースとは、人々が日々の買い物や通勤に使っているクルマを改造したマシンで接近戦を繰り広げるというものだ。これはツーリングカーレースの最大の強みであると同時に、最大の弱点でもある。トップレベルの選手権以外、ツーリングカーレースはおもにアマチュアドライバー、つまり、レースを生業としていない人に支えられているカテゴリーなので、カスタマーの要望に依存している部分が大きいのだ。

2020年と21年は、おもに新型コロナウイルスの世界的流行と、それにともなう経済的な打撃を受けて、多くのシリーズ同様、ＴＣＲのグリッドも影響を受けている。しかし、ＴＣＲの場合、問題の根はさらに深そうだ。たとえばＴＣＲジャパンの年間エントリーを見てみると、19年は15台だったのが、21年は10台に減少。今季のスーパー耐久の年間エントリーリストが発表された際、ＴＣＲカーは2台のみだった。ちなみに、19年の同じ時期は9台。



21年のS耐のエントリー台数は61台で、19年の60台から増えている。これにはおおいに注目すべきで、とくに19年は5台だったGT4カーが、21年のリストでは16台に増えている点は見逃せない。こうした現象は日本に限ったことではなく、世界中で見られる。TCRの台数が減少しているのに対し、GT4は増えているのだ。

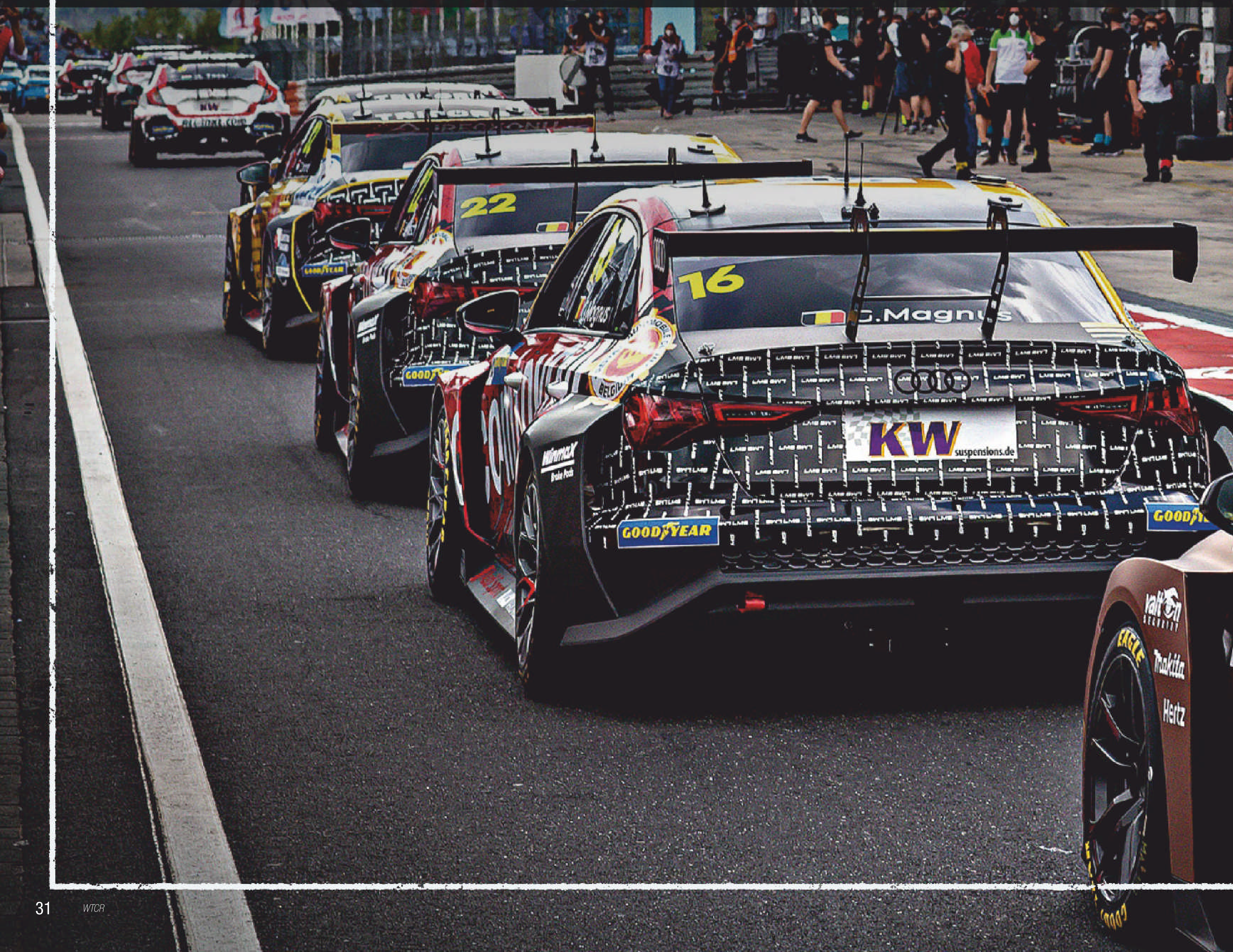
その理由は単純には説明できないが、大きな決め手となっている要素として、TCRよりもGT4のほうがサーキットで走る時間が多く提供されていること、別のアマチュアドライバーやプロフェッショナルドライバーとマシンを共有する機会が多いことが挙げられる。つまり、大きなレースにおいてトップ集団のなかで走るチャンスがあるということだ。TCRカーも耐久レースに出場できるが、GT4カーよりスピードが遅く、価格も格段に安いというわけではない。

実際、価格が大きな要因になっている。新しいアウディR8 LMS GT4は19万8000ユーロであるのに対し、TCRスペックのアウディRS3は13万ユーロ台。アウディのGT4カーは市場でもっとも安いわけではない。たとえばGRスープラGT4は17万5000ユーロで、TCRカーの価格により近い。

さらに、〝格好いい〟という要素もある。ヨーロッパでは、ゴルフ場での「嫌味のない自慢話になる」と言われているものだ。あるドライバーがレースに出ていると話したら、ほぼ間違いなく次の質問は「どんなクルマをドライブしているの?」だろう。これに、「ポルシェGT4」などと答えられるほうが、よりスマートな印象を与えられるのではないだろうか。スポーツカーがGTレースから切り離せない一部分であるのと同様、日常使いの乗用車はツーリングカーレースの一部。簡単に言うと、GTレースはツーリングカーレースとは比べものにならないくらい格好いいもので、そこが裕福なプライベーターにとって重要なポイントなのだ。

「まずGT3、続いてGT4といったGTカスタマー・レースプログラムが生まれたことで、何もかもが変わった。会社の最上階のフロアやゴルフクラブで、自慢できることがレースに参戦するおもな動機のひとつだとしたら、アストンマーティンやアウディR8でレースするほうが、はるかに理に適っている」と、イギリス人のTCRカーのオーナーが教えてくれた。「つまり、いまでもツーリングカーレースに参戦しているのは、報酬を得ている、レースに出場するブランドのクルマを販売するディーラーと付き合いがある、ツーリングカーのスプリントレースに多い、体力をより使うドライビングスタイルを楽しみ、コストを惜しみなくかける、といった人たちだろう」。

そもそも、ツーリングカーレースは接近戦になることが非常に多く、ドライブする側も観戦する側も、GTレースよりずっと面白い。ただ、当然のようにマシンにダメージを与えることも多く、そのたびに修理をしなければならないので、最終的には費用がかさむ。そうなると、TCRカーは決して安い





GT4はマイルド、そしてビッグレースでトップ集団を走れる可能性が高い

WTCR

とは言えないのかもしれない。

　TCRはもともとスポーツカーレースで想定されていたGT3（さらにGT4）と同様の路線に沿って、かつてWTCC代表を務めていたマルチェッロ・ロッティが立ち上げたものだ。本来は、アマチュアのチームやドライバーたちがマシンの競争力の低さを気にしすぎることなく、レースを楽しめるカテゴリーを目指しており、公平な競争の場を確保するために性能調整が採用されていた。当初はうまく機能していたのだが、各国のナショナルレースやWTCRシリーズがTCR規定を採用するようになるにつれ、メーカー側もより本腰を入れてこのカテゴリーに取り組むようになってきた。GT3でも同様の現象が起きていた。

　こうしたことにより、GT4カーと比較して、TCRカーはアマチュアドライバーにとって扱いにくいものになってしまった。TCRとGT4の両方をドライブした経験を持つホンダUSAのドライバー、ライアン・エバーズリーは、両者の決定的な違いはブレーキングにあると主張する。

「GT4では互いにアウトブレーキング（コーナー進入などで相手よりブレーキングを遅らせること）して、サイド・バイ・サイドになることが多いと思った。TCRではブレーキング時にアグレッシブになるのは少し難しく、どちらかといえば直線での勝負になる。できるだけスムーズにコーナリングすることが要求された。FFなので、なるべくステアリングを切らず、タイヤにダメージを与えないようにコーナリングできるかどうかが重要。GT4ではひたすらプッシュすればよく、タイヤもしっかり機能してくれる」

　このコメントから浮かび上がってくるのは、アマチュアドライバーにとって、GT4よりもTCRでコンペティティブな走りをするほうが難しいということ。つまり、GT4のほうがマイルドなマシンなのだ。これこそ、TCRのエントリーが減少しているもうひとつの要因なのかもしれない。

　当初、ロッティはTCRが世界共通のツーリングカーカテゴリーになると考えていたのだが、GTレースがツーリングカーのエントリーリストに大きな影響を与えていない場所が一カ所ある。そもそもTCRレースが普及していないイギリスだ。

　イギリスではBTCCが国内シリーズの頂点に君臨しているため、TCRというコンセプトが人気を博すことはなかった。BTCCはTCR規定を採り入れず、定評のある独自規定にこだわっていた。BTCCに参戦しているドライバーのほとんどがアマチュアで、モータースポーツ以外のビジネスで成功を収めている。BTCCは独自規定を維持することで、イギリスでもっとも権威のある選手権であり続けることが保証されており、ドライバーがGTレースに転向することは問題にならないようだ。BTCCがTCR規定に従って運営されるとしたら、その名声を維持できるかは疑わしい。

アップデートキットが悩みの種に

新型コロナやエントリー台数減少を



Audi RS 3 LMS (TCR)

AUDI



Audi R8 LMS GT4

AUDI

アウディは全方向?

アウディはGT3、GT4、TCRとそれぞれが競合しそうなカテゴリー向けの車両をすべてカバー。上はアウディの新型TCRカー、Audi RS 3 LMS。右は今年のニュルに参戦したAudi R8 LMS GT4。WTCRとTCRヨーロッパの実際の出場台数を見てみると、新型コロナの影響を考えれば不可避な面はあるにせよ、減少傾向にある。(as)



WTCR
直近3シーズン出走台数

2021 開幕戦ドイツ(ニュル) 合計22台

車種	台数
Audi RS 3 LMS	4
Hyundai Elantra N TCR	6
Honda Civic Type R TCR	4
Lynk & Co 03 TCR	4
CUPRA Leon Competicion	4

Race 1と2で出走台数が異なる場合は多いほうをカウントしています。

2020 最終戦スペイン(アラゴン) 合計22台

車種	台数
Audi RS 3 LMS	3
Hyundai i30 N TCR	5
Honda Civic TCR	4
Lynk & Co 03 TCR	4
CUPRA Leon Competicion TCR	3
Alfa Romeo Giulietta TCR	2
Renault Megane RS	1

2019 第6戦ポルトガル(欧州ラウンド最後) 合計26台

車種	台数
Audi RS 3 LMS	4
Hyundai i30 N TCR	4
Honda Civic TCR	4
Lynk & Co 03 TCR	4
CUPRA TCR	4
Alfa Romeo Giulietta TCR	2
VW Golf GTI TCR	4

TCR Europe
過去3シーズン出走台数

2021 開幕戦スロバキア 合計22台

車種	台数
Audi RS 3 LMS	4
Hyundai Elantra N TCR	4
Hyundai i30 N TCR	2
Honda Civic Type R FK7 TCR	5
CUPRA Leon Competicion	3
CUPRA TCR	2
Peugeot 308 TCR	2

2020 最終戦スペイン(ハラマ) 合計24台

車種	台数
Audi RS 3 LMS	3
Hyundai i30 N TCR	6
Honda Civic Type R FK7 TCR	8
CUPRA TCR	2
Peugeot 308 TCR	5

Race 1と2で出走台数が異なる場合は多いほうをカウントしています。

2019 最終戦イタリア(モンツァ) 合計33台

車種	台数
Audi RS 3 LMS	4
Hyundai i30 N TCR	9
Honda Civic Type R FK7 TCR	5
Honda Civic Type R FK2 TCR	1
CUPRA TCR	5
Peugeot 308 TCR	4
Renault Megane RS	1
VW Golf GTI TCR	4

スーパー耐久
ST-TCRクラスとST-Zクラス(GT4)の出走台数推移

シーズン	ラウンド	TCR	GT4
2017	最終戦岡山	5	クラス設定なし
2018	最終戦岡山	8	1
2019	最終戦岡山	9	5
2020	最終戦AP	4	8
2021	開幕戦もてぎ(富士24時間)	1(2)	14(9)

年間エントリーではなく、実際にそのラウンドに出場した台数としています。ラウンドは原則最終戦を抜粋。

ニュル24時間
TCR車両とGT4車両の出走台数

※1:すべてTCRクラス
※2:カップクラスなどを含む

シーズン	TCR	GT4
2015	0	4(SP 10 GT4クラス)
2016	3※1	8※2
2017	3※1	10※2
2018	10(TCRクラス 9)	16※2
2019	4※1	26※2
2020	4※1	18※2
2021	4※1	13※2

HYUNDAI



ヒュンダイの新型TCR車両Elantra N TCR。今季のWTCR開幕戦ドイツ(ニュルブルクリンク)には6台のElantra N TCRが出場。予選2、3番手からスタートした2台が、レース2でワンツーフィニッシュを決めた。(as)

受け、自動車メーカー2社がTCRプロジェクトを中止したが、新車は続々と登場している。アウディとヒュンダイは今年、新車を投入。他社も1年以内に新型モデルを発表する予定だ。TCRの性質上、すべての新車がメーカーのレース部門で製作されるわけではなく、メーカーの特定の地域、あるいは国内のフランチャイズ、またはプライベーターによって製作される場合もある。TCRの地域別バリエーションの例として、GAZOO Racingアルゼンチンが手がけている新型トヨタ・カローラTCRが挙げられる。これはトヨタの主たるモータースポーツ部門が製作したものではなく、アウディやヒュンダイの新車に匹敵するほどの予算を投じるわけではなさそうだ。

ただ、カスタマーとしては新車や旧型のマシン用の高価なアップデートキットは悩みの種でもある。「もはやTCRは低コストのレースフォーマット

出走台数などは編集部調べです。



LAT

ではない。最新の装備をしていなければ、単にグリッドを埋めるだけの存在になってしまう」とは、かつてTCRに参戦していたドライバー。「全然速くならないのに、お金だけどんどん注ぎ込むことになりかねない」。

GT3でも同様の問題を抱えていた。メーカーやプロチームの関与が強まるにつれ、アマチュアチームやドライバーが淘汰されていったのだ。定期的なアップデートキットによって車両価格が上がり、メーカーがプロのドライバーを中心に自分たちでマシンを製作するようになって、スパ24時間や鈴鹿10時間といったメジャーな国際格式のレースで優勝することを目標に掲げた結果、ドライブしにくいマシンになってしまった。

アウディ・スポーツのクリストファー・レインケはこの影響を懸念している。「プロモーターがTCRの精神に忠実でいてくれることを願うばかりだ。技術的に過剰になると、それにともなう経費の高騰と同じくらいの速さでこのカテゴリーは限界に達してしまう。我々はそれを阻止するためにあらゆる手段を講じるつもりだ」。

だが、新車の投入は、コスト上昇と、



LAT

本場でもGT4が勢力拡大中

（上）GR Supra GT4は2020年シーズンからGT4ヨーロピアンシリーズやブリティッシュGT選手権などに参戦中。GT4ヨーロピアンシリーズには2020年が13ブランド、2021年が10ブランドのGT4車両が出場している（写真はブリティッシュGT選手権今季開幕ラウンドのブランズハッチ）。（左）BTCCは相変わらず大盛況。今季開幕戦スラクストンには８ブランド29台がエントリー。（下）ヒュンダイのETCRのドライバーにはアウグスト・ファルフス（写真）に加え、2017年TCRインターナショナルシリーズ王者で、WTCRにElantra N TCRで参戦中のジャン・カール・ベルネイが加わった。（as）



HYUNDAI

TCRは安いとは言えなくなってきた TCLにその役割を移すことになりそう

求められる運転技術のレベル向上に、歯止めをかけることはできないだろう。GT4が創設された経緯と同じように、FIAはTCRのコスト上昇とプロ化への懸念に対応するため、TCL（ツーリングカー・ライト）という新たなカテゴリーを生み出した。コスト抑制のために、TCLカーはラリーのFIA R1／R2規定と多くのパーツを共有しており、レースとラリーの両方の仕様で走れるようにマシンをモディファイすることが可能だ。

「国内やリージョナル選手権として、エントリーレベルのツーリングカーレースを導入するために作られたもので、共通ルールを採用することによって、新たなドライバーをツーリングカーレースに引き込むのに役立つだろう」と、FIAツーリングカー・コミッション会長のアラン・ゴウは期待する。「ラリーのR1／R2規定をベースに、サーキットレースとラリーの相乗効果を生み出そうと考えている。これにより、メーカーはひとつのベース車両で、ラリーとツーリングカーの両方を製作することができる」。TCLのターゲットモデルは、フォード・フィエスタ、シュコダ・ファビア、ヒュンダイi20といった小型車。総排気量1333cc、最大出力200hpのターボエンジンを搭載したFFだ。

一方で、ロッティはTCRの新たな方向性も見いだしており、きっと大人気を博すに違いない。フォーミュラEが始まって以来、多くのファンが電動ツーリングカー選手権の開催を求めていた。そこで、ロッティはETCRを立ち上げた。これは、メーカーとプロのチームの双方をターゲットにしたもの。現行TCRカーに電動パワートレインを組み込んでいる。この新シリーズにメーカーが参戦してくるのをロッティは期待しており、その可能性は高そうだ。

「1台あたりのランニングコストは約50万ユーロを想定している。ランニングコストにはマシンの購入資金以外のすべてが含まれる」とロッティ。数字を見ると、現行のTCRチームが抱えているものよりもはるかに多いように思えるが、彼はさほど気にしていないようだ。「かつてのWTCCより低いと思う。いま話題にしているのは、これから始めようとしている世界規模のETCRだ。世界選手権というのは、かつてTCRインターナショナルシリーズでやったときのように、製品を披露するためのプロジェクトなのだ。ひととき新型コロナの状況のことは忘れ、さまざまな大陸でレースカレンダーを組んだ、オープンで自由な世界を想像してもらいたい。リージョナル選手権の予算を上回るが、かつてのWTCCの半分以下になる可能性もある」。

こうした動きはTCRをアマチュアドライバーからますます遠ざけ、コストをさらに上げることとなる。TCRはいよいよメーカーチーム主体となり、ETCRはメーカーが支援するツーリングカーレースの将来を担うものとなるだろう。となれば、TCLがアマチュアのチームやドライバーのためのカテゴリーになるか、あるいはTCRに代わる何かが必要になるのだ。

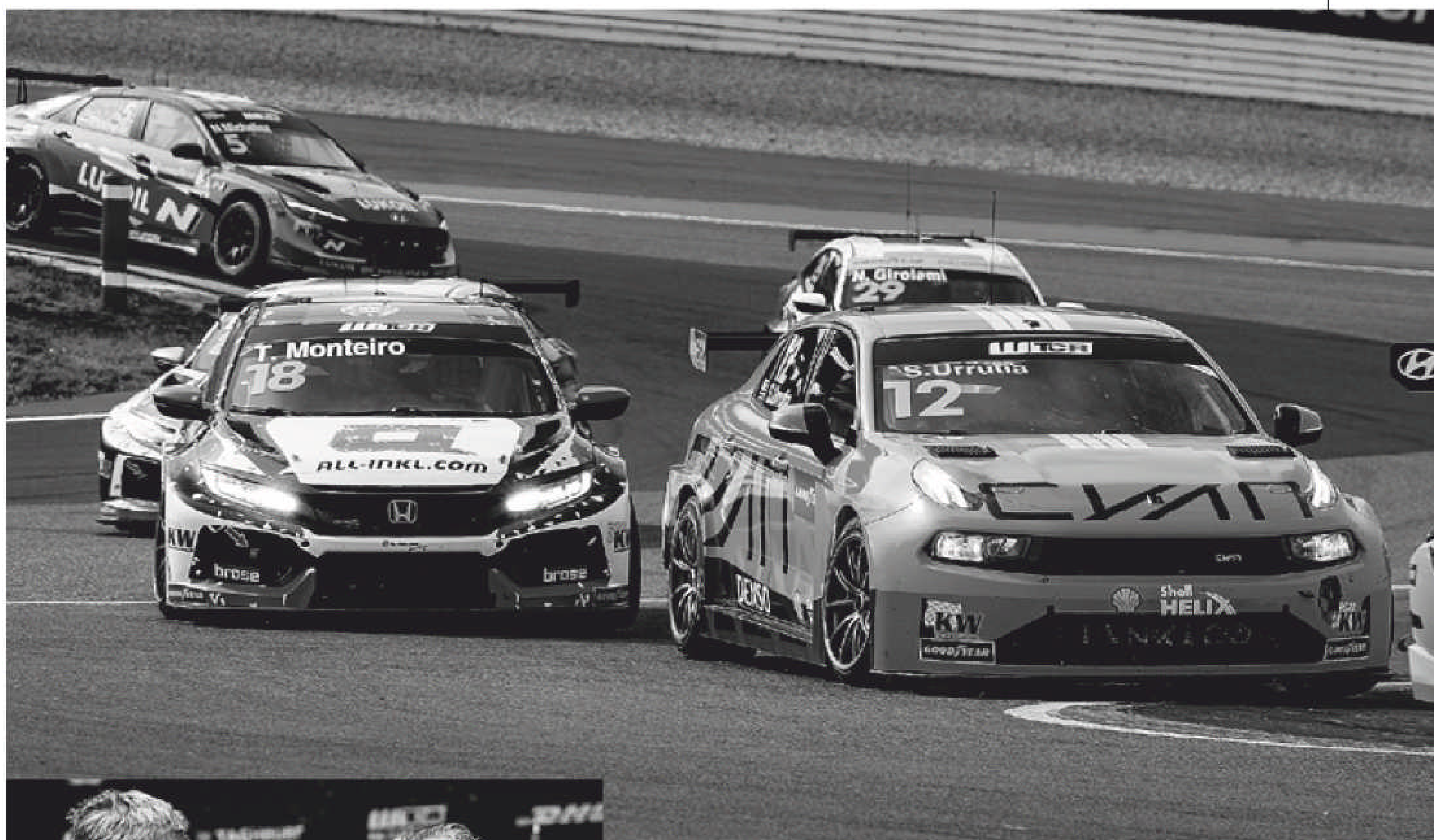
開幕戦ドイツはホンダとヒュンダイが1勝ずつ

最終ラップ、モンテイロが“ワンチャン”を決める

Text : auto sport　Photo : WTCR

ニュルブルクリンク24時間との併催となったWTCR開幕戦ドイツ。予選ではホンダとヒュンダイがトップ４を占め、29号車ネストール・ジロラミ（シビック・タイプR TCR）が最速タイムをマーク。２番手タイムは69号車ジャン-カール・ベルネイ（エラントラN TCR）となった。スターティンググリッド決定方式は、レース２が予選タイム順、レース１が予選10〜1番手のリバースグリッド。レース１（３周）はPPから、４タイムチャンピオンの100号車イヴァン・ミューラー、昨季王者の68号車ヤン・エルラシェール（ともにLynk & Co 03 TCR）、5号車ノベルト・ミケリス（エラントラN TCR）、18号車ティアゴ・モンテイロ（シビック・タイプR）、３号車ガブリエル・タルキーニ（エラントラN TCR）というオーダーでスタートした。

ミケリスが１コーナーで接触からアウトに膨らみ、９番手あたりに大きくダウンするなどの混乱はあったが、フロントロウ２台は早くも逃げ切り態勢に入ったかのようなペースを見せる。だが、



ストレートスピードではシビックが勝っていたようで、モンテイロは早い段階からストレートで仕かけることに照準を合わせていたようだ。モンテイロはWTCC時代を含め通算13勝目。ミューラーは最後の最後にモンテイロに油揚げをさらわれるようなかたちとなってしまった。





レース中盤、ベルネイがエングスラーに１秒近い差をつけている場面もあったが、最終ラップのドッティンガー・ホーエでは１〜３車身程度の間隔に。エングスラーがストレートエンド手前でスリップに入ったようにも見えたが、オーバーテイクの間合いには至らず。WTCR初勝利を狙っていたエングスラーを、ベルネイが貫禄で寄り切った。今季からWTCRに投入されたヒュンダイの新型TCR車両、エラントラN TCRの初勝利ともなった。

２周目に入るとミューラーがエルラシェールを引き離しにかかり、そこをタルキーニが捉えて２番手に浮上。このあたりからミューラーのペースが落ちてきたのか、コース後半セクションでは上位８台のワンパックとなり、タルキーニが名物ストレートのドッティンガー・ホーエでミューラーを攻略した。これでいったんトップに立ったタルキーニだったが、最終コーナーでラインが膨らみ、再び２番手に。そこから１コーナー進入でのブレーキング勝負に持ち込むが、オーバーシュートして５〜６番手に落ちてしまった。ミューラーはこれで最終ラップはラクな展開になるかと思われたが、この１コーナーでの混乱で５番手から２番手にジャンプアップしていたモンテイロがミューラーを猛追。コース終盤のセクションとも言えるドッティンガー・ホーエでスリップに入ると、次の緩い左コーナーでミューラーをパス。今季初優勝を挙げた。ミューラーが２位、サンティアゴ・ウルティア（Lynk & Co 03 TCR）が３位に入った。

レース２は、ポールシッター（アウト側）のジロラミがスタートでやや出遅れたところを２番グリッドのベルネイが逃さずに先行。ホールショットを獲る。ジロラミは１コーナーに向けてイン側の８号車ルカ・エングスラー（エラントラN TCR）を激しくけん制するも実らず、ベルネイとエングスラーのヒュンダイ２台がワンツーで１コーナーを立ち上がっていく。この後、１コーナーでは中団以降の集団で４台が接触するアクシデントもあったが、この２台はそれを尻目に飛ばしに飛ばし、優勝争いは完全にこのふたりによるものに。２番手の若手エングスラーは何とか食らいついていくが、ここは2017年王者のベルネイに一日の長があり、そのままチェッカー。ベルネイはヒュンダイ勢加入後２レース目に優勝を挙げた。ジロラミは結局12秒遅れの３位となった。

WTCR 2021 Round 1 Germany Race 1 result (top 3)

05 June 2021 | Nurburgring Nordschleife (25.378 km)

Pos.	No.	Driver	Car	Total Time / Gap
1	18	Tiago Monteiro	Honda Civic Type R TCR	27'18"961
2	100	Yvan Muller	Lynk & Co 03 TCR	0"514
3	12	Santiago Urrutia	Lynk & Co 03 TCR	0"746

Weather/Track: 1020 hPa - Wet 14 ℃ - Humidity 91 %　出走22台

WTCR 2021 Round 1 Germany Race 2 result (top 3)

05 June 2021 | Nurburgring Nordschleife (25.378 km)

Pos.	No.	Driver	Car	Total Time / Gap
1	69	Jean-Karl Vernay	Hyundai Elantra N TCR	26'46"689
2	8	Luca Engstler	Hyundai Elantra N TCR	0"348
3	29	Nestor Girolami	Honda Civic Type R TCR	12"479

Weather/Track: 1020 hPa - Dry 16 ℃ - Humidity 86 %　出走22台

トヨタ、グラベルタイヤへの合わせ込みに成功

Wタイトルへ追い風一気

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：HYUNDAI ／ TOYOTA

セバスチャン・オジエが8回目のタイトル獲得に向けて貴重な勝利を手にした。オジエは開幕戦モンテカルロ、第3戦クロアチアで優勝。前戦の第4戦ポルトガルでは、ドライバー選手権首位として不利な初日1番手スタートを担い、苦しいラリーを戦った。それでも総合3位に入り、選手権首位を維持。そのため、今回の第5戦ラリー・イタリアサルディニアでも初日1番手スタートに。イタリアのグラベル路面は砂が非常に多く、ポルトガル以上に出走順が不利に働くと予想された。つまり「クリーニングエフェクト」がとても大きいということだ。

しかし初日、オジエは総合3番手に着けるなど好調で、クルマのセッティングにも満足していた。ポルトガルでは、全WRカーがピレリのグラベル用タイヤを初めて装着。セッティングの合わせ込みに大きな差が出ていた。うまく合わせ込めていたのはヒュンダイ。タイヤの特性を正しく理解し、i20クーペWRCを理想に近い弱アンダーステアに仕上げていた。一方、ヤリスWRCは総じてアンダーが強く、タイヤの摩耗も厳しかった。それが、出走順が一番手だったとはいえ、オジエが想像以上に初日に苦しんだ理由である。

続くサルディニアでも同じような状況となることが予想されたため、チームは急きょスペインで予定していた、サファリ・ラリー向けのテストの一部を、サルディニアを想定したテストに切り替え、セットアップを進めた。その結果、アンダーをかなり抑えることができたというが、チームのエンジニアによれば、「スプリングとスタビライザーのバランスを見直した程度」だという。その程度の調整で大きくハンドリングが改善するほど、セッティングがシビアなのだ。かくしてトヨタは全車がいい方向へと進み、カッレ・ロバンペラは初日の午前中、圧倒的な速さを示したヒュンダイのオィット・タナックに匹敵するタイムを並べた。残念ながら、その後サスペンショントラブルでデイリタイアとなったが、トップを戦えるだけの速さはあった。

前戦優勝のエルフィン・エバンスはトヨタ勢で唯一初日に苦しんだが、そ



TOYOTA

HYUNDAI



タナックはSS11までに６つのSSでベストを記録。それ以外のSSでもすべてステージ３番手以上に入るなど、完全にタナックのペースかと思われていた。(as)

WRC 2021 Round 5 Sardegna result (top 6)

03 - 06 June 2021 / SS: 20 (303.10 km) / Total Distance: 1364.74 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	3:19'26"4
2	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	46"0
3	11	T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 Coupe WRC	M	1'05"2
4	18	T. Katsuta / D. Barritt	Toyota Yaris WRC	None	6'11"2
5	30	J. Huttunen / M. Lukka	Hyundai NG i20	WRC2DC	9'31"2
6	22	M. Ostberg / T. Eriksen	Citroen C3	WRC2DC	9'39"2

デイ1のオジエとトップのSS別／総合タイム差・順位

	ステージ	SS1	SS2	SS3	SS4	SS5	SS6	SS7	SS8
SS	距離(km)	22.29	14.36	22.29	14.36	12.08	14.97	12.08	14.97
	トップとの差（sec.）	9"6	1"4	6"2	1"5	4"9	7"3	6"5	6"5
	そのSSでの順位	3	2	5	3	2	3	4	4
総合	トップとの差（sec.）	9"6	11"0	17"2	18"7	23"6	29"1	35"3	36"2
	総合順位	3	3	4	3	2	3	3	3

WRC.COM掲載のリザルトに準拠しています。

TOYOTA



今季ここまで総合６位以内のフィニッシュを続けているのはエバンスと貴元のみ。昨年に比べ、安定感が大きく増してきているという印象だ。(as)

TOYOTA



ウイナーが海に飛び込む“セレブレーション”が恒例のサルディニア。今年はポディウムといつもの飛び込み場所が離れていたが、結局みんな飛び込んだ。(as)



れはテストで導き出したセットアップにさらなる改善を加えようと施した微調整が裏目に出たため。セットアップを戻して臨んだ2日目は本来の速さを取り戻し、3日間で計4本のベストタイムをマーク。それが総合2位フィニッシュの礎となった。

純粋に数字だけを比較すると、初日首位のタナックとオジエのタイム差は、前戦ポルトガルよりもむしろ広がっている。1㎞あたりのタイム差はポルトガルでは約0・2秒だったのに対し、サルディニアでは0・3秒と若干ではあるが開いた。オジエはクルマに満足しており、車高以外は3日間ほとんどセットアップを変えなかったという。それにもかかわらずタナックのほうが速かった理由は、出走順が有利で、サルディニアはクリーニングエフェクトがより大きかったため。同条件で走っていれば、オジエが互角のタイムを刻んでいた可能性は高い。

2日目、出走順の不利から開放されたオジエはベストタイムを何度も記録し、ヒュンダイのダニ・ソルドを抜いて総合2番手に浮上。それでも首位タナックとは約41秒差と優勝は難しい状況だったが、タナックがSS12で前輪を岩に当てて足まわりにダメージを負い、デイリタイアに。その結果、オジエが首位に立った。その後、ソルドのクラッシュによってオジエの勝利を脅かす者はいなくなり、僚友エバンスを従え、トヨタにとって今季3回目のワン・ツー・フィニッシュを達成。ドライバー選手権では2位エバンスに対するリードを11ポイントに拡大した。

タナックのリタイアがあったにせよ、選手権首位で臨んだサルディニアでの優勝は望外といえ、チャンピオンシップ争いにとっては大きな加点である。ラリー直前のセットアップ最適化と、それを活かし切ったオジエのドライビング、そしてヒュンダイ勢のバッドラックが重なっての勝利だった。

前戦でキャリアベストの総合4位に入賞した勝田貴元は、今回も総合4位でフィニッシュ。過去、相性があまり良くないサルディニアでは苦戦が予想されていたが、勝田は安定性とスピードのバランスをうまくとり、サバイバルラリーを走り抜いた。土曜午後と日曜は、コ・ドライバーが熱中症気味だったため、体調を気遣ってペースを大幅に落としたが、きちんと最後までクルマを導いた。これで開幕から5戦連続のポイント獲得。ドライバー選手権では4位タナックと1点差の5位に着ける。勝田はまた一歩、「ワークスドライバー」に近づいたといえるだろう。

BMW





上のマシンは99年のル・マン24時間を制したV12 LMRで、BMWのプロトタイプマシンもこれ以降開発されていなかった。左はBMWが新たに開発したGT3マシンM4 GT3だ。

BMW

IMSA/GT3

WEC、ル・マン24時間参戦については明言せず

BMW、LMDhマシン2台を2023年のIMSAに投入へ

Text：sportscar365　Photo：BMW ／ Ferrari

BMWは6月11日に公式のプレスリリースを発行し、ファクトリー・オペレートによるＬＭＤｈ規定に合致した２台のマシンを２０２３年のＩＭＳＡウェザーテック・スポーツカー選手権に投入すると発表した。

オペレーションを担当するチームと、ドライバーについては追ってアナウンスするとしている。

「ＢＭＷは大きなモータースポーツの舞台に戻ってきた」と同社の代表取締役であるマルクス・フラッシュはコメントしている。

「ＢＭＷはプロトタイプレースで成功した歴史がある。99年のル・マン24時間で挙げた勝利は忘れられないものだった。このストーリーをＭパワーとともにモダンなプロトタイプで復活させることで、ＢＭＷ Ｍモータースポーツのファンをわくわくさせることができるはずだ」

「ＬＭＤｈのコンセプトは最大限のコスト管理を保証し、ＢＭＷにとって非常に重要な市場である北米のＩＭＳＡを含む、幅広い応用の道を提供してくれる。我々は皆、コンパクトで非常に効率的なチーム組織でＬＭＤｈカテゴリーに取り組むことを熱望している」

また、フラッシュは世界で「もっとも象徴的な」長距離レースで競争しようとしていると述べているにもかかわらず、ＢＭＷのＬＭＤｈプロトタイプがＷＥＣとル・マン24時間に参戦するかどうかについて明らかにしていない。

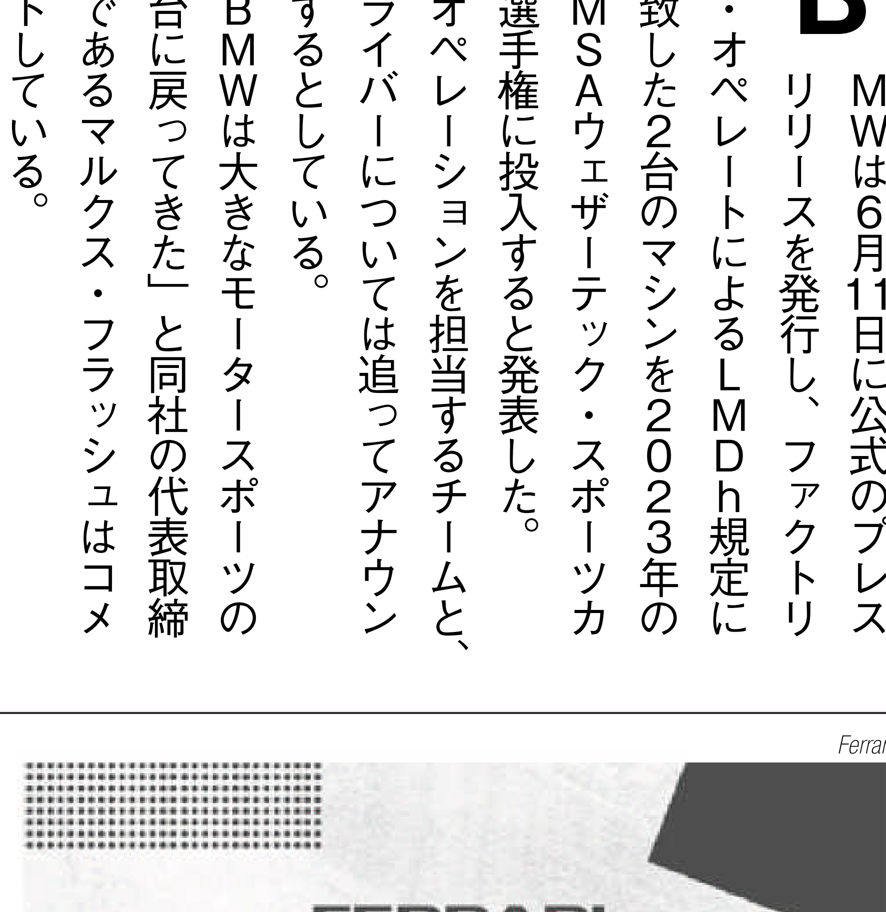
そのうえベースシャシーを供給するＬＭＰ２コンストラクターの名前についても明らかにはされておらず、50ｋＷを発生するボッシュの共通モーターに組み合わされる自社製エンジンの詳細など、その他のテクニカルディティールも未発表だ。

ＬＭＤｈプログラムは、今シーズンの終了をもってフォーミュラＥから撤退したあとも、ＢＭＷのワークス活動が継続することを保証するものだ。

ＢＭＷ Ｍモータースポーツの責任者を務めるマイク・クラックは、次のように述べている。

「チームの全員が、同じモチベーションを共有している。我々は、最強のライバルに立ち向かうことで我々自身を試し、ＢＭＷの勝利を祝いたいと思っている。このように、ＬＭＤｈプロジェクトは我々のリアルな関心事であり、まさに我々が望んでいた新しい挑戦だ。デイトナとセブリングでの総合優勝に挑戦することは、非常に大きなモチベーションになる。我々の前には山ほどの仕事があるが、期待もまた計りしれないほど大きいんだ」

Ferrari



BMWの発表とほぼ同時に、フェラーリは2023年からWECのハイパーカークラスへ参戦するにあたり、LM-GTEでも協力関係にあるAFコルセとパートナーシップを組んだと発表している。

FORMULA 2

ポイントランキングでは周が依然トップ

荒れたバクーをビップスが2連勝で締めくくる

Text：autosport web



Sutton

チームメイトのローソンがバトルのなかでタイムペナルティを複数回受け、中団へ沈んだ一方、ビップスは週末を通じて安定したレース運びを披露した。

6月5〜6日、FIA F2第3戦アゼルバイジャンが開催され、ユーリ・ビップス（ハイテックGP）がレース2、レース3を連勝しドライバーズランキング4位に浮上した。

2年ぶりの開催となったバクーでのレースは、終始荒れた展開となった。レース1、2ともにアクシデントが発生。レース3では、オープニングラップで前戦モナコのレース3を制したテオ・プルシェール（ART）をはじめ4番手争いを演じていた3台が絡み、プルシェールが左手首を骨折するアクシデントが発生している。

そんななか、ビップスは5日に行なわれたレース1を8位でフィニッシュし（優勝はプレマのロバート・シュワルツマン）、レース2のリバースグリッド圏内に入ると、迎えたレース2では中盤からペースを上げ、11周目にトップを行くデビッド・ベックマン（チャロウズ・レーシング・システム）をターン1でオーバーテイク。首位へ浮上したあとは2番手との差を着実に広げていき、F2初優勝を達成した。2位にベックマン、3位にはジェハン・ダルバラ（カーリン）が入った。

6日に行なわれたレース3では予選結果がそのまま反映され、PPにリアム・ローソン、2番手ビップスの順でハイテックGP2台がフロントロウを独占しスタート。ここでビップスはホールショットを奪いトップへ立つ。

オープニングラップでのアクシデントによるセーフティカー先導が明けたあと、トップのビップスは2番手ローソンとの差を着実に広げていき、7周目に上位陣のなかでは真っ先にピットイン。この判断が功を奏し、8周目に続々とピットインした各車の混乱をよそにリードをさらに拡大した。

結局ビップスは、2番手に浮上してきたオスカー・ピアストリ（プレマ）に1.5秒ほどの差をつけトップでチェッカーを受けた。3位にはレース1を制したシュワルツマンが入っている。

ポイントランキングでは、周冠宇（ユニ・ヴィルトゥオーシ）が78ポイントでトップを維持しているものの、ランキング2位のピアストリが直近6レースのうち2位を3回獲得したため周と5ポイント差まで肉薄してきている。以下3位にシュワルツマン、4位にビップスと続いている。

なお、次戦イギリスは7月16〜18日にシルバーストンで開催される。

PPIHC

パイクスピーク参戦のSAMURAI SPEED大井貴之を起用へ

Text：autosport web

6月11日、SAMURAI SPEEDは6月21日〜27日に開催される「第99回パイクス・ピーク・インターナショナル・ヒル・クライム（PPIHC）」へ向けて、急きょ奴田原文雄から大井貴之にドライバーを変更すると発表した。

全日本ラリー選手権「2021 ARK ラリー・カムイ」がPPIHCの開催週に行なわれることが正式に決定。帰国後の待機期間が緩和されない現状を踏まえ、奴田原はPPIHCの参戦を断念するかたちとなった。

一方、ピンチヒッターに指名された大井は、BMW Team StudieからS耐第3戦富士24時間に参戦するなど、61歳を迎えたいまでも精力的に活動している。PPIHCは今回が初参戦となるが「昔から憧れていた夢のレースイベントで、ようやく念願がかないました。精一杯頑張って頂上を目指し、貴重な経験を皆さんと共有したいと思います」と抱負を述べている。

なお、SAMURAI SPEEDはアンリミテッドクラスにエントリーしており、ニッサン・リーフe+をベースとした完全電動マシンで歴史ある一戦に挑むことになる。



SAMURAI SPEED



SAMURAI SPEED

PPHICに投入するマシンは、前輪駆動のベースモデルを4WD化したうえで、独自に開発する4輪制御システムを搭載するなど大幅にモディファイされている。大井は初のパイクスピーク参戦となる。

S-GT

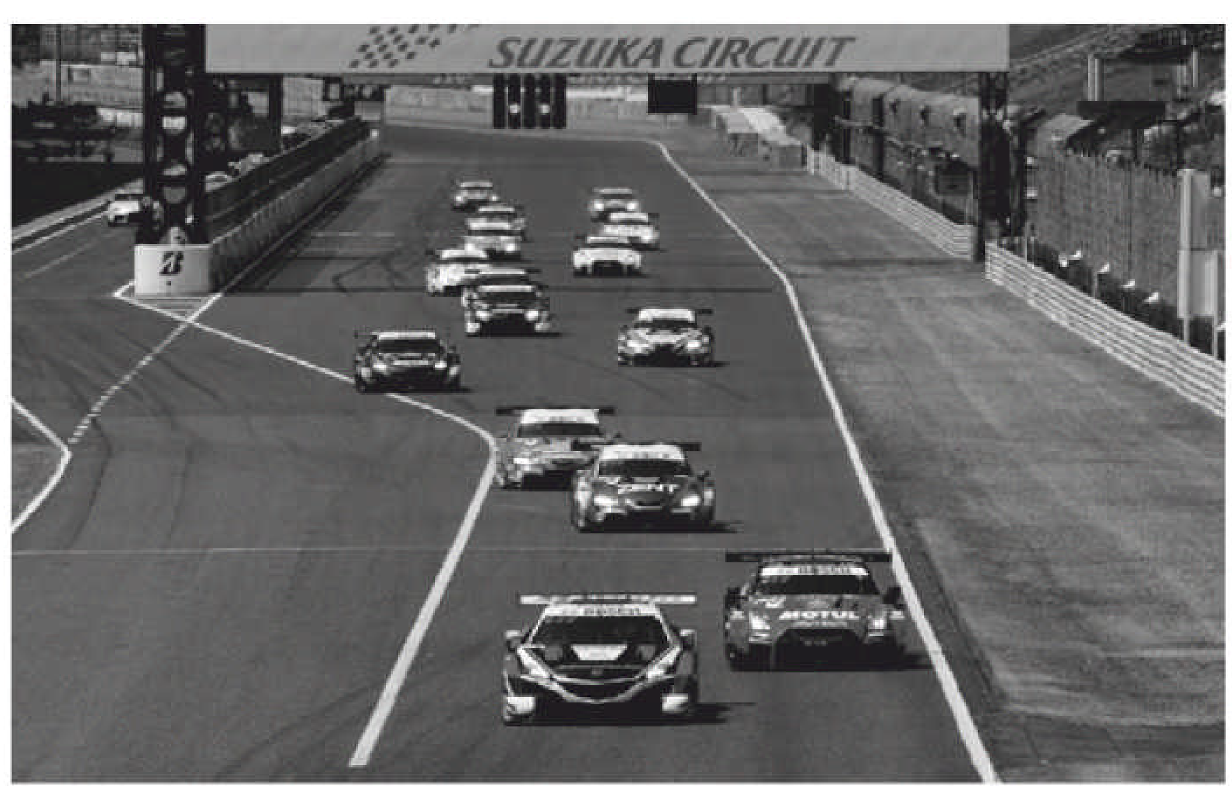
延期の第3戦鈴鹿の代替日程が決定8月21〜22日開催へ

Text：autosport web

GTアソシエイション（GTA）は6月4日、プレスリリースを発行し、延期となっていた第3戦鈴鹿の代替日程を、本来鈴鹿10時間の開催が予定されていた8月21〜22日に決定したと発表した。

GTAはリリース内で「今後の三重県の感染状況やイベント開催に関する方針を踏まえ、無観客開催や開催地の変更等も検討する」としている。

鈴鹿サーキットによれば、延期発表前に販売した各種チケットについては代替開催日程で使用できるほか、払い戻しも受け付けるという。観戦チケットの再販売については「社会状況などを踏まえて判断」するとのことで、再販売を実施する場合は、7月末までに鈴鹿サーキットwebサイト内にて案内が行なわれる。



LAT

昨年に続き、真夏での開催となる鈴鹿でのレース。昨年はGT-R勢が強さを発揮したが、今季はどのような戦いが繰り広げられるか。

［追悼］ FIA元会長 **マックス・モズレー**

Max Mosley

現代F1の立役者

安全性と環境性能の向上に貢献 “議論を呼ぶ男”の人生と功績を振り返る

急進的なアイデアの提起などで、たびたび議論を巻き起こしてきたマックス・モズレー
FIA会長としての評価は分かれるが、現代F1の姿を見れば、彼が先を見通す目を持っていたことが分かる

Text：サム・コリンズ（Sam Collins） Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：LAT／Sutton／HONDA／TOYOTA

マックス・モズレーの人生は、その始まりからして穏やかなものではなく、彼は3歳になるまで両親と一緒に暮らすことができなかった。父母ともに国家の敵として刑務所に入っていたからだ。

モズレーの両親は筋金入りの人種差別主義者だった。父のサー・オズワルド・モズレーはナチスに共鳴する政党、英国ファシスト連合の党首で、母親と叔母はアドルフ・ヒトラーの親しい友人でもあった。このため、当時のイギリス戦時内閣はモズレー夫妻を収監。モズレーは乳母の手で育てられた。

第二次世界大戦終結後、両親と暮らすようになったモズレーは、十代から青年期にかけては父親と同じ極右の政治家になることを目指し、ネオナチ政党のユニオン・ムーブメントから国政選挙に立候補した。その後、同党の選挙事務局長になった彼は、ひどく人種差別的で攻撃的な言葉で、政党の宣伝ビラなどを書いていた。

だが、イギリスで最高峰のオックスフォード大学で法律を学んだモズレーは、やがて政治の道をあきらめて弁護士になった。彼の妻ジーンが、オックスフォードにほど近いシルバーストンで開かれるイベントのチケットを2枚もらったのは、その学生時代のことだった。レース観戦に出かけた彼は、このスポーツに好奇心をそそられた。そして、自身がモーターレーシングに魅入られたばかりでなく、この世界では誰も彼の出自を知らず、詮索しようともしないことに驚きを覚えた。

当時、モズレーの両親は「イギリス国民にもっとも嫌悪された人々」であり、この悪名高い名字が彼には重荷になっていた。ところが、シルバーストンのパドックにいた人々は、彼のことをアルフ・モズレーの親戚か何かだろうと考えた。アルフは当時、イギリスのトラックやバスの製造業界では有名だった人物だ。実際には、このふたつの名前は綴りが異なるが（MosleyとMoseley）発音はまったく同じであるために混同されたのである。

そして、モズレーが自分の素性を明かしてもなお、彼を白眼視する者はひとりもいなかった。英国レーシング界の人々は、それほど外の世界に無関心だったのだ（今日でもその傾向は変わらない）。彼自身の過去と、家族に対する世間の嫌悪から自由になれたと感じたモズレーは、すぐにドライバーとしてレースに参加。まずアマチュア向けのクラブイベントで経験を積み、やがて充分な資金を集めると、ロンドン・レーシングチームのブラバム・フォードで68年のヨーロッパF2選手権に挑戦した。モズレーのF2での初戦は見るべきところなく終わったが、ホッケンハイムで開催されたこのレースは、ジム・クラークが事故死したことで長く人々の記憶に残ることになった。また、シーズン後半にはフランク・ウイリアムズのチームからも同選手権に出走している。だが、モズレーの腕前はF2で上位を争えるほどのものではなく、翌69年には彼自身がそれに気づいてドライビングからは手を引いた。

しかし、すでに裕福な資産家だったモズレーは、レース資金が浮いたこともあって、3人の仲間とともにマーチ・エンジニアリングを設立する。そして、マーチがF1への参戦を始めると、モズレーは同社の代表としてグランプリ・コンストラクターズ・アソシエーションに招かれた。その2年後、彼はこの組織の会合で、ブラバムのチームオーナーになった労働者階級出身の実業家、バーニー・エクレストンと出会った。意気投合した彼らは、友人としても仕事仲間としても結びつきを深め、エクレストンがフォーミュラ・ワン・

Sutton



F1のエントラントとして出会った若き日のモズレー（右）とエクレストン（左）。この写真は1975年に撮影されたもので、当時モズレーはマーチの、エクレストンはブラバムのチームオーナーとしてこのスポーツに携わっていた。

下の写真は、1968年のヨーロッパF2選手権の第９戦バレルンガにて撮影されたもの。モズレーはかつて自らステアリングを握り、シングルシーターシリーズに参戦していたが、翌年にはドライバーとしては一戦を退いた。



LAT

コンストラクターズ・アソシエーション（FOCA）を立ち上げた際には、モズレーも盟友としてそれを支えた。とくにFIAがルールを定め、フォーミュラ・ワン・マネジメント（FOM）が商業権やテレビ放映権を管理するという現在のF1の組織、あるいは分業体制の確立において、モズレーは中心的役割を果たした。

この仕事を終えると、モズレーはレースの世界を離れ、イギリスの右派政党である保守党から政界復帰を試みた。80年代を迎えて、モズレーの名に押された烙印もさすがに忘れられ、下院議員に当選する可能性はあると考えたのだ。だが、その見とおしは甘かった。

モズレーの名に対する反感は根強く、マーガレット・サッチャー首相のもとで保守党がイギリス政界の覇権を握ったにもかかわらずモズレーは落選。こうして、彼はレース界に出戻った。

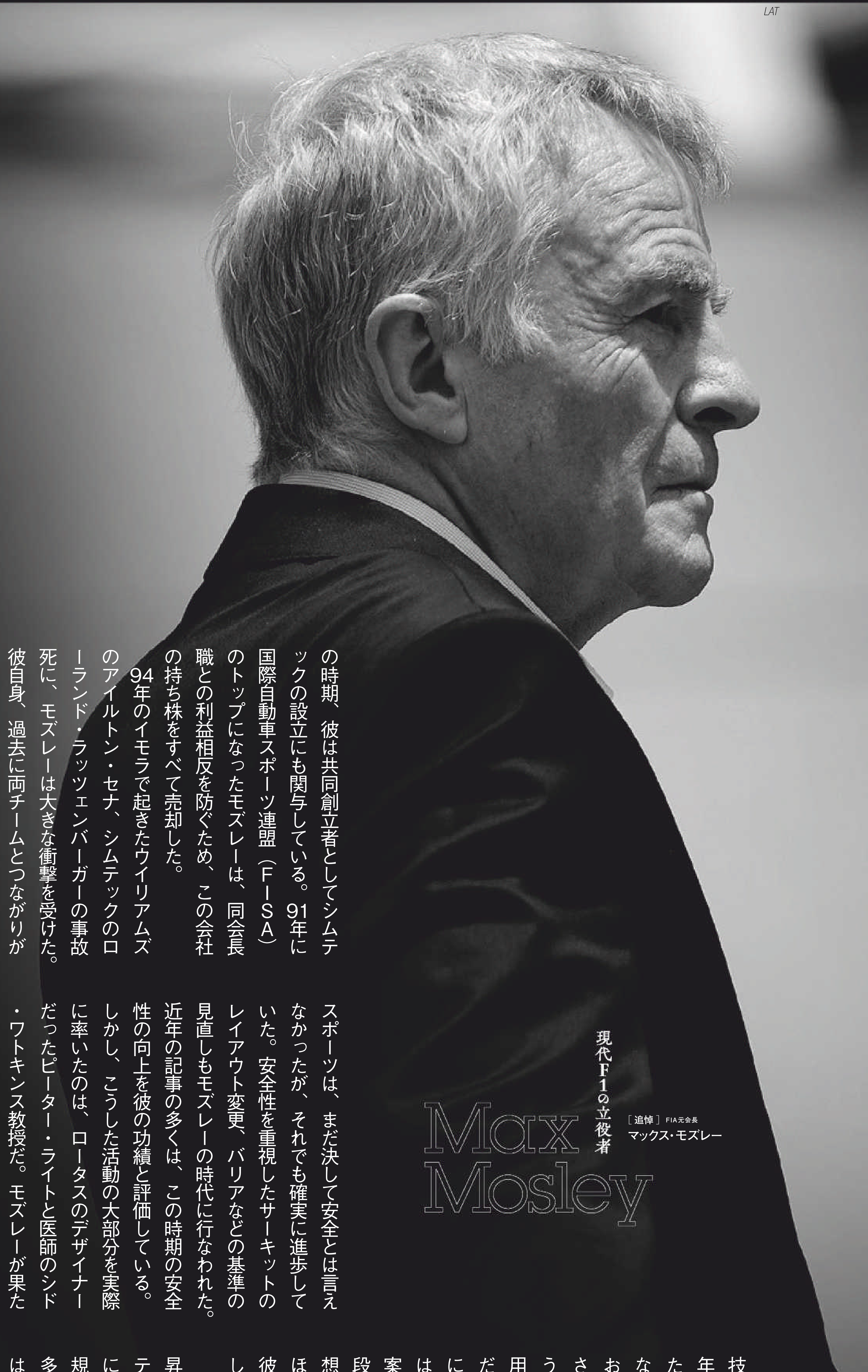


マックス・モズレー ● 1940年4月13日生まれ、イギリス・ロンドン出身。特許法と商標法を専門とする法廷弁護士としてのキャリアを積んだ。1991年に国際自動車スポーツ連盟（FISA）会長に選出された。FIAの会長には1993年に就任し、2009年まで務めた。そのあいだ、モータースポーツの安全性や環境性能の向上に貢献した。2021年5月23日に、81歳で逝去。

LAT

コストキャップも提言

モズレーはその政治的能力を活かして、すぐに国際的なモータースポーツ組織のなかで高い地位を占めるようになり、93年にはFIA会長に就任。こ



LAT

“モズレー時代”に 安全性が大きく向上



Sutton

の時期、彼は共同創立者としてシムテックの設立にも関与している。91年に国際自動車スポーツ連盟（FISA）のトップになったモズレーは、同会長職との利益相反を防ぐため、この会社の持ち株をすべて売却した。

94年のイモラで起きたウイリアムズのアイルトン・セナ、シムテックのローランド・ラッツェンバーガーの事故死に、モズレーは大きな衝撃を受けた。彼自身、過去に両チームとつながりがあったことも、おそらく無関係ではなかっただろう。彼はFIA会長として、モータースポーツの安全性を高めるにはどうすべきか、FIAに助言する専門家のグループを設置した。これこそが安全性の向上を目指した、長年にわたるキャンペーンの出発点だった。

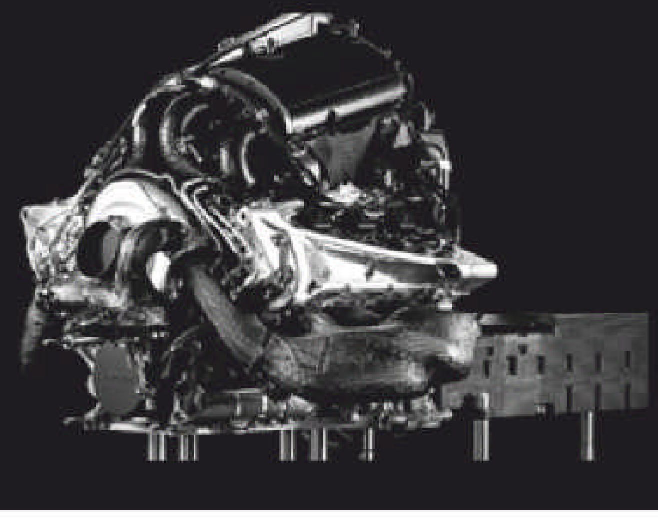
このグループの成果には、現在では常識となったものがいくつもある。たとえば、ドライバーの頭部側面を保護するサイドヘッドレストや、HANSデバイスなどだ。この時代のモータースポーツは、まだ決して安全とは言えなかったが、それでも確実に進歩していた。安全性を重視したサーキットのレイアウト変更、バリアなどの基準の見直しもモズレーの時代に行なわれた。近年の記事の多くは、この時期の安全性の向上を彼の功績と評価している。しかし、こうした活動の大部分を実際に率いたのは、ロータスのデザイナーだったピーター・ライトと医師のシド・ワトキンス教授だ。モズレーが果たしたのは、このふたりと配下のチームが自由に仕事をできる環境を整え、必要としたリソースを与えたことだ。

モズレーによるF1の改革も、安全性の向上と同様に大きな意味を持つものだった。モズレーとライトは、F1がより環境に優しく、持続可能になる必要性を誰よりも早く認識し、いくつかの重要なアイデアを提出した。そして、彼はフォルクスワーゲン・グループのグローバル・レーシング・エンジン（GRE）のコンセプトも支持した。

このGREと先進的なハイブリッド技術をF1に導入するという案は、05年から07年にかけて一部のメディアにたびたびリークされた。モズレーは少なくとも表立った場所では、限られたお気に入りのジャーナリストとしか話さなかった。だが、情報のリークというかたちでそのほかの人々も巧みに利用し、雑誌に記事を掲載させていたのだ。実際、07年にイギリスのある雑誌に掲載された記事で、彼は間接的にではあるものの、現行のパワーユニット案の詳細を明かしている。そうした手段を用いたのは、F1全体の戦略的構想には、モズレーの名前がともわないほうがいいと考えられたからだ。当時、彼は、チーム首脳たちとの関係は日増しに悪化していたのである。

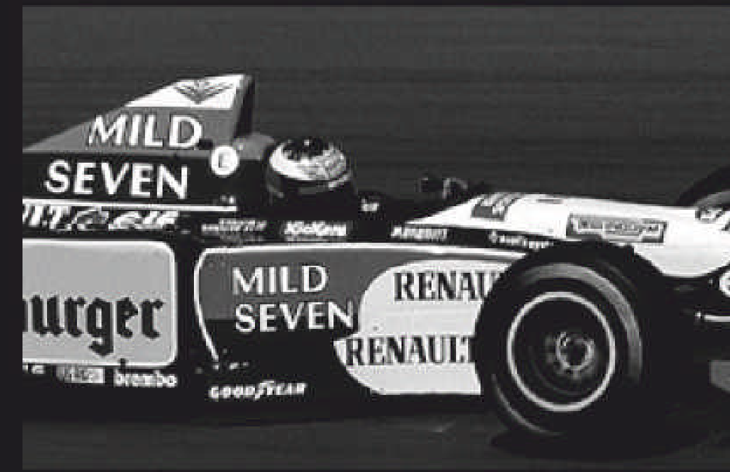
モズレーの望みは、F1のコスト上昇を抑えながら、より競争の激しいカテゴリーにすることにあり、そのためにコストキャップを含めた新しい競技規則の導入を目論んでいた。チームの多くは、コスト上限制を機能させるのは現実的に不可能との見方を示したが、モズレーは07年に単純なコストキャップにはとどまらない急進的なルールセットを提起。当時のテクニカルレギュレーションのままクルマを作るか、あるいはきわめて厳しいコスト上限（5000万ポンド）と引き換えに大幅な技術的自由度を得るか、チームごとに選択できるというものだ。これはコストの上限さえ守れば、たとえば4輪駆動、より強力なエンジン、アクティブサスペンション、可変式空力デバイスも採用できることを意味していた。

HONDA



環境に配慮した競技のあり方も模索

Sutton



モズレーはF1のハイブリッド化も推進。FIA会長としての任期最終年となった2009年には、運動エネルギー回生システム＝KERSを導入。運動エネルギーに加えて熱エネルギーも回生する現在のハイブリッド・パワーユニット（上）へとつなげた。また、モズレーが支持した1.6ℓ直列4気筒直噴ターボ＝GRE（右）はWRCやかつてのWTCCに採用された。WRCは来季ハイブリッド化されるが、エンジンはGREを引き続き使用する予定だ。



TOYOTA

モズレーがFIA会長に就任した翌年である1994年、サンマリノGPでセナとラッツェンバーガーが落命した。その後、F1の安全基準が引き上げられ、95年ドライバーの肩がマシンから露出しなくなると（上）、96年には大型サイドヘッドレストが導入された。クラッシュ時に頭部の前傾を軽減するHANSデバイスの装着が義務づけられたのは2003年のこと（右）。現在のレース界で装着するのが普通となった装備のいくつかは、モズレーの時代に普及した。

残念なことに、チームは「F1が事実上2クラスの混走レースになる」として、モズレーの提案を拒否した。実際には、ひとつのクラスにルールブックが2冊あるだけで、この案にはエキサイティングな技術競争をもたらす可能性があったのだが……。

やがて、F1の世界で一種の内戦が勃発する。いくつかのチームが結託し、FIAの選手権を離脱し、GP1と呼ばれる新シリーズを設立すると脅しをかけてきたのだ。これに対して、モズレーは新たなコストキャップ案を提示し、新規エントリーを募集するという対抗手段を講じた。この新しいコスト上限制は、いわば往時の「キットカー」の再来であり、すべての新規加入チームがコスワースのV8エンジンとXトラック製のギヤボックス内部を使うことを骨子としていた。

FIAは既存チームがそろって離脱しても、なおグリッドを埋めるに充分な数のエントリー申請を受け取った。ところが、モズレーは3つの新規エントリー枠をUSF1、カンポス・メタ1、マノーに与え、その選択が大いに物議を醸すことになった。この3チームにはF1マシンを製作した実績がなく、プロドライブ、ローラ、イプシロン・ユースカディなどトップレベルの競技車両を作った経験がある会社を差し置いて、なぜ彼らが選ばれたのか、誰もが理解に苦しんだのである。

モズレーの真の意図は、たとえすべての既存チームが背を向けてもF1は存続できると証明してみせることにあり、コストキャップ導入こそ断念したものの、彼はこの内戦に勝利した。そして、コスト上限制は21年にようやく導入され、モズレーの考えの正当性を裏づけることになった。

モズレーが残したレガシーは誰もが強く感じざるを得ない

しかし、すでにそのころにはF1関係者の多くがモズレーへの反感を募らせ、彼の追放を望んでいた。そうしたなか、08年に1本の動画がリークされた。モズレーがロンドンで5人の売春婦を相手に、性的な行為にふける場面を撮影した動画で、イギリスのある新聞はこれを「ナチの乱交」と称した。たしかに彼らはドイツ訛りの言葉を話す囚人と看守の役を演じていたものの、具体的にナチとの関連を示すものは何もなく、モズレーはこの新聞を相手取った裁判で勝訴している。ともあれ、この件で明らかになったのは、彼が自身の過去と姓の烙印からは決して逃れられないという厳しい現実だった。

モズレーは当時、敵対するF1関係者の誰かがこの動画流出の黒幕である可能性をほのめかし、自分は裏切られたのだと主張していた。いずれにせよ、彼は英国で違法とされることは何もしておらず、FIA会長の職を追われることはなかった。その後、一部のF1チームが主導して、フォーミュラ・ワン・チームス・アソシエーション（FOTA）の名のもとに再びモズレーの放逐を企てたが、これも失敗に終わった。そして、所定の任期を勤め上げた彼はジャン・トッドにFIA会長の座を譲った。

09年にその職を退いて以来、モズレーはモータースポーツにはほとんど関わっていない。だが、彼が残したレガシーは、誰もが強く感じざるを得ないだろう。現在のパワーユニットへの進化を見越して、F1に最初のハイブリッドシステム（KERS）を導入したのも、3つの新規チーム（ヴァージン、HRT、ケータハム）をグリッドに加えたのも彼だ。そして、かつてなかったほど安全にもなった。

レースの世界を離れたあと、彼はプライバシー保護活動家として、しばしば大手メディアを相手に訴訟を起こし、とくに新聞社に対する裁判で原告に資金援助を行なったりした。また、モズレーはイギリスの社会民主主義政党、労働党に財政支援をするようにもなった。ファシストだった人物にとって、これは大きな政治的変転だった。

モズレーは癌のため81歳でこの世を去った。彼のレガシーについては、その人生と同様に、今後も議論が絶えないだろう。今日では、モズレーのような人物が国際的なモータースポーツ組織を率いることなど、およそ想像もできない。しかし、もし彼の影響がなければF1はどうなっていたかも、また想像しがたいのである。

as流ピリ辛市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.33

HONDA N-ONE RS



2ペダル全盛のいまこそ作り込んだMTモデルを出すべきではないのか?

2020年11月、ホンダが新型N-ONEをリリース
スポーツグレードであるRSにMTが設定されたが
これは走りを楽しめるモデルなのだろうか?

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：MOBILITYLAND

近ごろ話題となっているのが、モデルチェンジで登場したホンダN・ONEのMTモデルだ。旧型にはMTの設定はなかったのだが、多くの声に押されてスポーツグレードであるRSに6速MTが用意された。

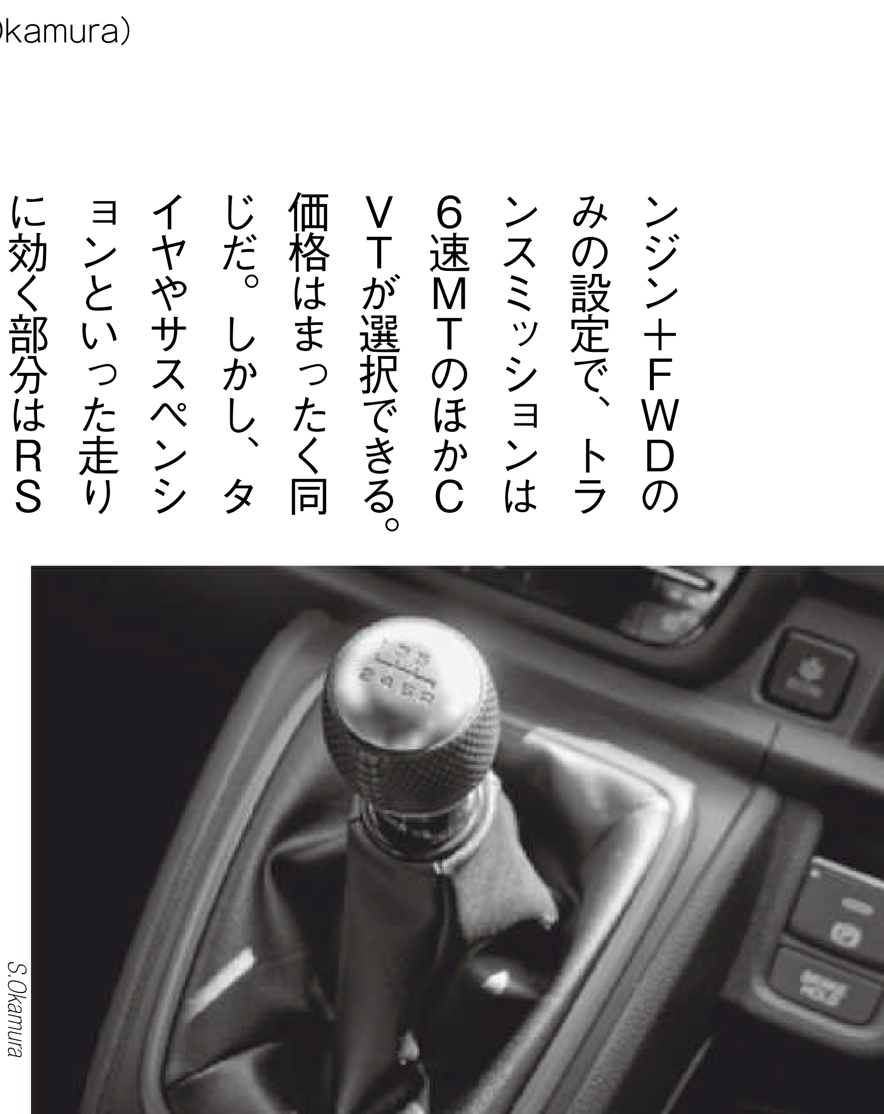
N・ONEのモデルチェンジは〝外観は継承、中身は一新〟といったイメージだ。以前旧型をレポートした際（No.1510）も少し触れたが、ホンダのNシリーズでは最初に登場したN・BOXのステアリングフィールが秀逸。それが後続モデルであるN・ONEやN・WGNにも受け継がれるだろうと思っていたのだが、残念なことに旧型N・ONEはそうではなかった。

さて、N・ONE RSはターボエンジン＋FWDのみの設定で、トランスミッションは6速MTのほかCVTが選択できる。価格はまったく同じだ。しかし、タイヤやサスペンションといった走りに効く部分はRSだけの特別仕様というものはなく、プレミアムツアラーと共通である。

コクピットの写真を見ていただければ分かるように、N・ONEはインパネシフトを採用しているが、これをMTにするのは構造上難しい。インパネ部分に支持剛性を高めづらいのだ。そして、これが不足するとシフトフィールが悪くなる。だが、N・VANにMTが設定されたことにより、構造面で改善がなされたのだろう。N・ONEの6速MTの感触は悪くない。ホンダはかつてオデッセイやシビックなどでインパネシフトを極めているが、この方式はコストが高いということもあって、ほぼ絶滅していた。

インパネからシフトレバーが生えているので、レバーとステアリングは握り拳ひとつ分しか離れていない。スポーツモデルということでシフトノブは横から握りたいという人も多いだろうが、N・ONEの6速MTシフトレバーは直立しているため、上から握るかたちになる。

インテリアは、アクセントカラーにオレンジを使い、スポーティな印象を与えようとしている。しかし、シート



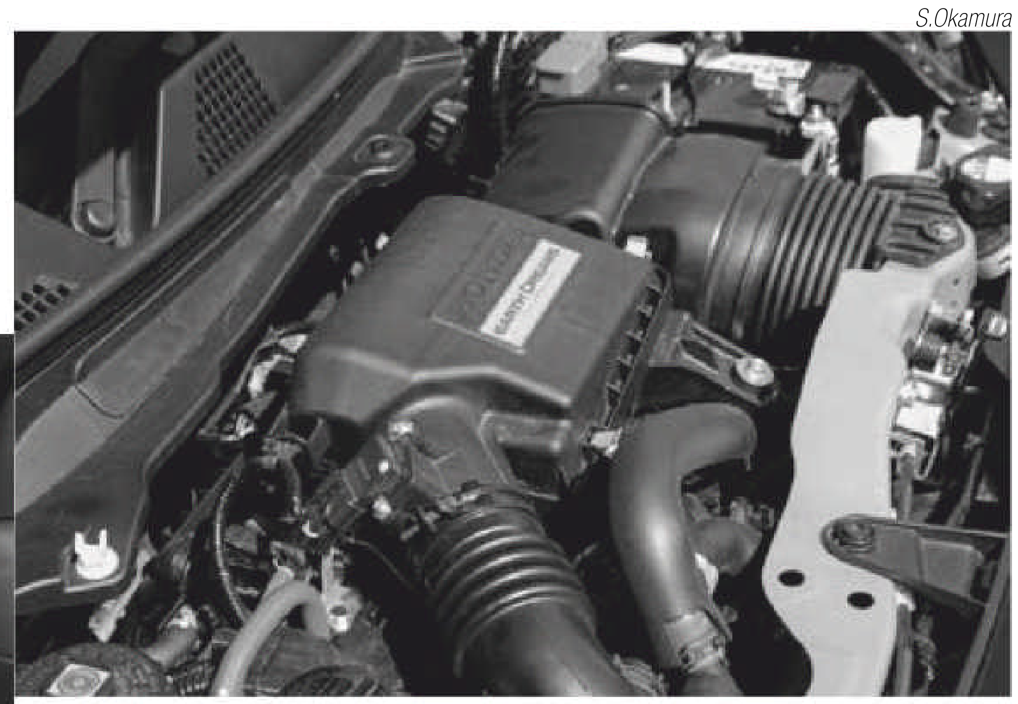
S.Okamura



MOBILITYLAND

N-ONEのワンメイクレースである『N-ONE OWNER'S CUP』には、旧型（DBA-JG1）と新型（6BA-JG3）の両方が参戦可能だが、残念ながら認められているのはCVTのみで、新型で設定された６速MT車での参戦はできない。ちなみに、ロールケージや牽引フックは指定品の装着が義務付けられ、サスペンションやサイレンサー、外装パーツなどは認定部品への交換が可能となっている。

S.Okamura





S.Okamura

昨年11月下旬に発売された新型N-ONE。６速MTの個体でも、シフトレバーはインパネから生えている。車格の違いがあるので当然だが、同じくインパネシフトだったEP3型シビック・タイプRよりもステアリングとシフトレバーは近い配置となっている。ちなみに、CVT車にはパドルシフトがついてくる。いずれもエンジンは直列３気筒ターボで、最高出力64PSを6000rpmで、最大トルク10.6kgf･mを2600rpmで発生する。



S.Okamura

形状がノーマルと共通なので、ホールド製は決定的に不足している。ヒップポイントも高いので、スポーツドライビングは間違いなく厳しい。

N・ONE RSで一番気になる点はエンジンの特性だ。S660のプログラムを参照したのか、ターボ付にも関わらずNAに近い特性になっている。だがそれを成立させるには660㏄の排気量では小さすぎ、神経質な感触である。スポーティに走らせるにもエンジン回転数を上げる必要がある。

〝軽スポーツ〟としては、スズキのアルトワークスのほうが一枚上手と言えよう。こちらのエンジンは〝普通のターボ〟で、ターボラグはあるし、トルク特性もそうリニアではない。しかし、幅広いシーンでより扱いやすく、性能を発揮させやすい。つまり、ドライバビリティに優れているのだ。また、N・ONE RSよりもシートはいいし、MTも普通のフロアシフトで操作しやすい。車重も170kgも軽いので、運動性能も動力性能も大きく違う。

ここまでN・ONE RSのMT車について書いてきた。ではCVTはどうかというと、エンジンの制御やCVTとの協調によって低回転でしっかりと加速する。こちらのほうがN・ONEの上質な雰囲気にはマッチしていて、スポーティドライブにも適している。

このクルマのMTモデルからは、あまりテストもせず、コンピュータ上で間に合わせで作られたような印象を受ける。単に「MTだから楽しい」という試乗レポートが数多く存在しているのだが、この状況には正直言うと呆れている。2ペダル車全盛の時代となり、いずれ消えゆく存在だからこそ、しっかりと作り込んだMTモデルを出すべきではないのか。もっと真剣にクルマづくりをしてもらいたいと切に願っているのだが、それは現在のホンダには無理な願いのような気もしている。

HONDA N-ONE RS (6MT) 主要諸元

車体	
車名・型式	ホンダ・6BA-JG3
全長／全幅／全高	3395／1545／1475 mm
ホイールベース	2520 mm
トレッド 前／後	1295／1295 mm
最低地上高	140 mm
車両重量	840 kg
乗車定員	4名
駆動方式	FF
トランスミッション	6速マニュアル
ステアリング	ラック・ピニオン式（電動パワーステアリング仕様）
サスペンション 前／後	マクファーソン式／車軸式
ブレーキ 前／後	油圧式ディスク／油圧式リーディング・トレーリング
タイヤサイズ 前／後	165/55R15／165/55R15
エンジン	
エンジン型式	S07B
エンジン形式	水冷直列3気筒ターボ
エンジン排気量	658 cc
ボア／ストローク	60.0／77.6 mm
圧縮比	9.8
最高出力	47kW（64PS）/ 6000 rpm
最大トルク	104Nm（10.6kgm）/ 2600 rpm
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン
タンク容量	27ℓ
燃料消費率（JC08モード）	22.0 km/ℓ

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：Alfa Romeo

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

グランプリに行くなら「自分で乗る」

アイスマンは“助言だけ”では満足できない

この数年は毎年その去就に注目が集まっているライコネン
引退後もアドバイザーとしてアルファロメオに残ると噂されているが
当の本人はそんな役割にそこまで魅力を感じていないようだ

キミ・ライコネンは今年10月で42歳になり、彼の現役生活も黄昏時を迎えている。コロナ禍でパドックは普段よりひっそりとしているが、アイスマンの去就に関しては賑やかに憶測が飛び交っている。

F1で最初に所属した“ザウバー”に戻ってきたライコネンは、アルファロメオに改名したチームでの３シーズン目を迎えている。自由な雰囲気で知られるこのチームでドライバー人生を楽しむフィンランド人のベテランは、長い旅路の終着点に辿り着いたあとも、何らかのかたちでチームに残るのではと考えられている。もっともありきたりな噂は、ニキ・ラウダがメルセデスでそうしたように、特別顧問やアドバイザーに就任するのではないかというものだ。

ふたりきりで会う機会が巡ってきたので、私はこの件をライコネンに尋ねることができた。現在の彼の優先事項は“第二の家族”であるチームを助けることだとかつて発言していたが、現役を引退したら、ラウダがメルセデスで、またミハエル・シューマッハーがフェラーリでそうしたように、いまのチームでアドバイザーとして活動することは考えられるのか。そう聞くと、ライコネンはいっさい考えずに即答した。

「考えられない。それだったらいまやっていることと変わりない。だって結局、世界中を移動する羽目になる。もし毎回サーキットへ行くことになるなら、むしろこれまでのように自分でマシンに乗るよ」

とはいえ、ライコネンは引退しても、アルファロメオで何らかの役割を果たすという考えを完全に否定しているわけでもなさそうだ。

「僕自身がレースに関わらなくてもできる、何か違った役割があると思う。シューマッハーだって引退後にほかの仕事をしていて、フェラーリの一員としてそんなにグランプリに顔を出さなかった。なぜ彼をアドバイザーとしてチームに引き入れたんだろう。一般的に考えられていることとは違うことをしていたかもしれない」

チーム代表のフレデリック・バスールは、熱心に仕事に勤しむライコネンを称賛している。アイスマンは驚くことに、以前はあれほど嫌がっていたシミュレータを使った仕事ですら、いまは素直に受け入れており、依頼があればすぐにヒンウィルのファクトリーへ駆けつけているようだ。

「僕はいまでもそこに行くのを楽しみにしている訳ではない。だけど、いまは40分足らずで行けるし、前に比べるとずっと楽になった。いつも飛行機で遠いところまで行って、雑用をするためだけに戻ってきていたころとは随分違う。いまはファクトリーに行けば、何でも仕事がこなせる。移動距離も短くなったし、シミュレータの出来も以前とは比べ物にならない」

現在のところライコネンは、レースを走ることのみに専念している。アルファロメオのマシンでは、どのポイントも価値がある。昨シーズン最後にポイントを獲得したのはイモラだった。しかし、今シーズンは開幕から驚くほどミスを連発。初得点を挙げたのは先日のアゼルバイジャンGPとなった。しかし、当のライコネンは、レースでミスが出るのはよくあることで、何も驚くべきことはないと考えている。

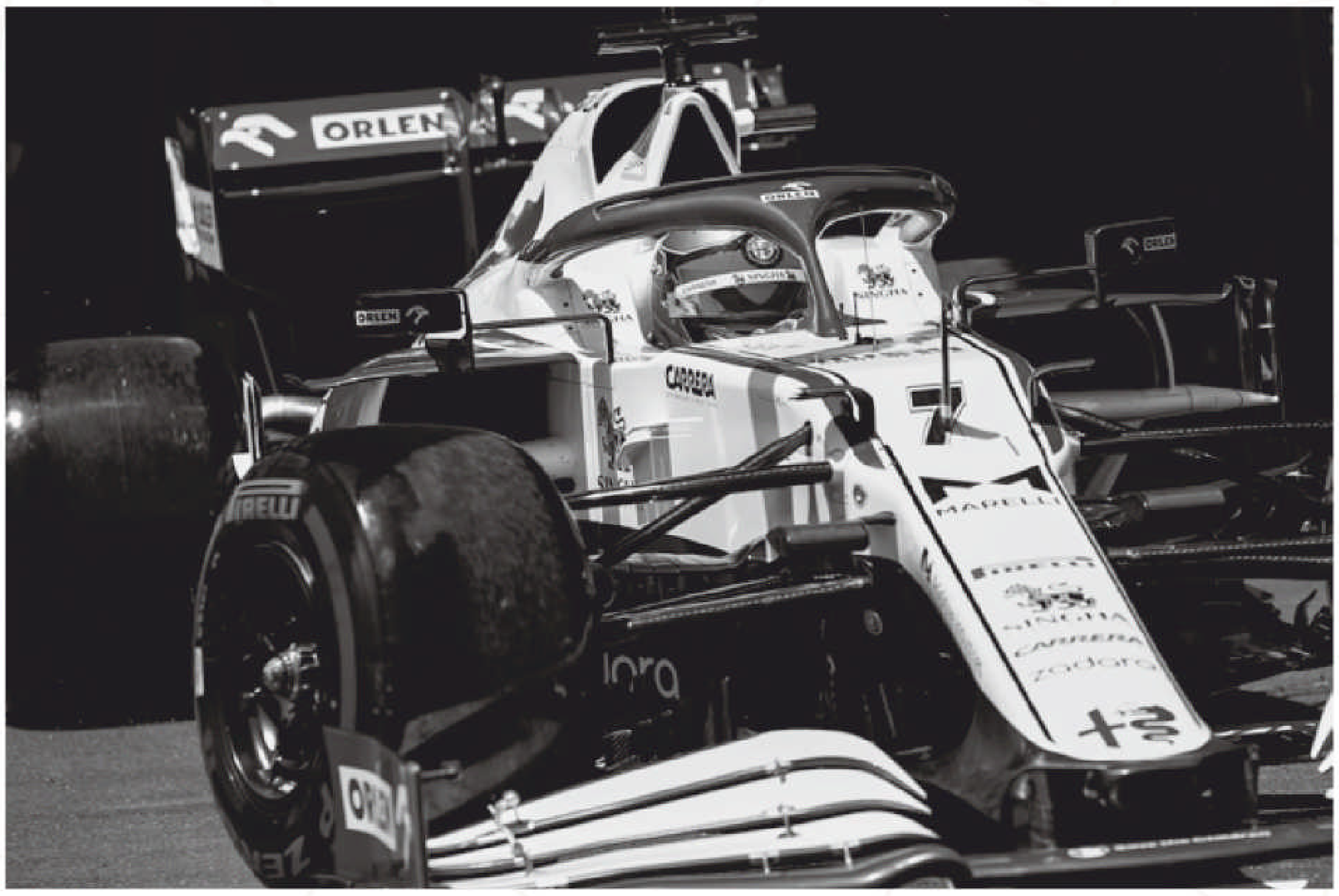
「もしまったくスピンしなかったら、逆にもっと心配だよ。何も気にせずにアクセルを踏み込んでしまうからね」

初歩的なミスが起こったのはポルトガルGPの２周目に差し掛かったところだった。ライコネンはチームメイトであるアントニオ・ジョビナッツィのマシンの後方に接触してしまった。私のインタビューで彼は、風景に気を取られてタイミングを少し失っただけだと答えた。

明るい話題はと言えば、ライコネンは今シーズンの終了時点で通算350GP出走の大台を越えることになる。さらにライコネン自身もそれを驚いていたことだが、彼は歴代最多のオーバーテイクを記録したドライバーになった。実際1983年から開始された統計では、ライコネンはオーバーテイクを通算450回以上を行なっており、首位に立っているのだ。

「出走回数よりオーバーテイクのほうが多少なりとも上回っているのはいいことだよ。少なくとも１レースで平均１回以上、僕はオーバーテイクしている計算になるし、その記録係の人に仕事を与えることにもなる」

彼はそう答え、久しぶりのポジティブな知らせに微笑んでいた。



今号のレポーター

サム・コリンズ
Sam Collins
F1からGTレース、果ては学生フォーミュラまで幅広い分野をカバーする英国人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、近年は英語圏向け放送の解説も務めている。

“水素GT300マシン”がいまから待ち遠しい!

環境保護への意識の高まりとともに、水素への注目も集まりつつある昨今
一般的に水素は危険なイメージで、今回の筆者もまだ水素を燃料としたクルマには恐怖心を持っているようだが……?

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

水素の評判はすこぶる悪い。ヨーロッパや北米で水素といえば、ヒンデンブルク号の悲劇が思い浮かぶ。1937年、ニュージャージー州で水素を充填した飛行船が爆発、炎上。この事故により、乗員乗客合わせて35人が死亡した。この惨事はテレビでも報道されたので、欧米では誰もが知っているのだ。また、世界初の熱核兵器である水素爆弾をイメージする人もいるはずだ。そうなると、自動車に水素を充填して走行するといったアイデアに確信が持てる人などいないだろう。さらに一歩進んで、それでレースをするなんてもってのほかだ。

私も水素に関する知識はあるものの、それを燃料とするレーシングカーを初めて見たときには、恐怖心からその場から逃げ出してしまったことがある。以前、フォーミュラ・スチューデントの大会に、あるチームが水素燃料車を持ち込んだ。私はそのイベントの解説を務めていて、スタートラインで全車についてコメントしていた。通常はマシンのすぐそばまで寄っていたものの、水素カーが登場したときには200m離れたグランドスタンドまで離れた。愚かに思われるかもしれないが、クルマが爆発して死ぬのではないかと、心底恐怖を感じたからだ。

また、ル・マン24時間にも水素を燃料としたクルマが出場しようとしていた。かつてウェルター・レーシングが、グリーンGT H2というクルマを発表した。これは水素燃料電池車だったのだが、間違いなく私がこれまで見たなかで、もっとも醜いレーシングカーだった。このクルマの驚くべきところは、高圧水素タンクがマシンの両サイドから露出していたことだ。チームはクラッシュしてもタンクは安全だと主張していたが、誰も納得していないようだった。

このクルマは2013年のル・マンに参戦する予定だったが、重すぎるうえに信頼性も低く、なにより遅いということが明らかになって撤退。プロジェクトは失敗と見なされ、世の中から忘れ去られていたが、グリーンGTのチームは諦めていなかった。今度はオレカとレッドブル・テクノロジーが共同開発した新しいル・マンカーに搭載する、新たな燃料電池パワーユニットの製作に乗り出している。素晴らしい考えだとは思うが、シェイクダウンのときはやはり少し遠くから見守ろうと思っている。

実際、水素は自動車産業の未来において重要な役割を担っている。トヨタのMIRAIは一般市場における水素燃料車の可能性のみならず、実際に優れた機能を備えたものであることを示している。ところが、私のような人間は、それがクルマ作りに適した方法であり、安全性も確保されているということを、なかなか納得できない。我々はあまりにも長く「水素は危険で爆発するもの」と刷り込まれてきた。

そんな人々の考え方を変える最善の方法は、レースに出ることだ。したがって、ル・マン24時間で水素レーシングカーを走らせるプロジェクトは素晴らしいアイデアだと思う。

しかし、それ以上に私をワクワクさせるのは、GT300仕様の水素燃料マシンだ。このアイデアを自分の手柄にすることはできないし、最初に聞いたときはちょっとクレイジーに思えたが、素晴らしい考えだと確信している。数年前、お茶を飲みながらGTアソシエイションの坂東正明代表から初めてこの案を聞かされたとき、私は冗談を言っているのだと思った。ところが、最近トヨタが水素エンジンを搭載したレース仕様のカローラで達成した成果を見てみると、これこそが「水素は自動車にとって非常に優れた燃料であるということだけでなく、安全で、環境にも優しいものである」と日本の人々を納得させる、完璧な方法だと思えた。

どういうわけか、グリーンGTやあのフォーミュラ・スチューデントのマシンのときとは違い、水素を燃料とするGT300カーであればマシンのすぐそばに立っても緊張しないような気がする。私もそこから教訓を学んだということだろうか？



5月下旬に開催されたスーパー耐久シリーズ第3戦富士24時間には、水素エンジンを搭載したトヨタ・カローラスポーツ（本誌No.1554で解説ページを掲載）が出場し、見ごとチェッカーを受けた。このクルマはオートポリスでの第4戦以降も参戦予定とのことだ。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

エキゾーストノートは未来でも響く

僕たちが自動車レースに興奮する要因のひとつがエキゾーストノートであることは間違いない。言うまでもなく、エキゾーストノートはシリンダーのなかで燃焼が起きた結果生じる音である。人間がエキゾーストノートを聞いて興奮するのは、火が関わっている音だからで、焚き火を囲んで歌い踊った原始の記憶、人間のDNAに刻まれた衝動のよるものなのだ、というようなことを言ったのは片山右京だったか。

４月下旬、ホンダが2040年までに世界で販売する新車をすべて電気自動車（EV）か燃料電池車（FCV）にすると発表したのはご存じのとおり。僕はこの発表を聞いて良くも悪くも大変なショックを受けた。

僕はメカニズム好きが高じて自動車レースにのめりこみ、結局いまのような仕事をして暮らすようになった人間である。60年代、まるで時計のように精密なV型12気筒エンジンを開発してサーキットで走らせていたホンダは、機械に興味のある少年にとって神様のような存在だったし、ホンダが作るエンジンは、眺めるたびに快感を覚える心の宝物であった。

いまの仕事をするようになって数え切れないほどホンダの技術者からさまざまな話を聞く機会を得たけれど、それこそ何度も「うちはエンジン屋だから」という台詞を聞いた。そのたびに、僕が憧れたホンダは健在なのだなとどこか安心を覚えた。

そのホンダが、機械仕掛けのエンジンを作るのを止めてしまう。勝手に憧れていただけだと言われてしまえばそれまでだけれど、想い続けてきた対象がなくなるのは寂しいものだ。僕は爆発から生じる圧力を受けた歯車やカムが、油を散らしながらギコギコと噛み合うメカニズムが好きだったのだ。「モーターじゃないんだよなあ」と、どこか脱力してしまうことを白状しておく。

この先、内燃機関の居場所はどんどん小さくなっていくはずで、その流れに抗えるものではないことはよく分かる。今回ホンダが下した決断は、こうした時代の流れを背景にした勇気ある先手なのだろう。だから、「良くも悪くも」のショックなのだ。

問題は、メカ好きなこの僕が、電動レーシングカーが支配するようになり、エキゾーストノートが消えた自動車レースにモチベーションを持ち続けられるかどうかだ。だが、先手を打ったホンダですらエンジン車を全廃するのは2040年以降、つまり20年後のことで、そのころこの僕が自動車レースを追いかける仕事を続けているわけもないし「そもそも生きているかどうかも分かりゃしないんだからまあいいや。時代は勝手に進化していくんだし、あとのことは知ったことか。音がなければ興奮できない旧式な人間は静かに消え去るのみだよね」と、かなり無責任な態度で自分の心配を振り払ったりしている今日このごろである。

とかなんとか少々投げやりになっていたら、驚くべきことが起きた。本誌№1554でも詳しくレポートされたが、トヨタがスーパー耐久第３戦富士24時間に突如、水素エンジンを搭載したカローラ・スポーツを投入したのだ。

次世代自動車の動力についてはさまざまな形式のものが現れたり提案されたりしていて混乱している読者がいるかもしれないので、老婆心ながら言っておけば、この水素カローラはEVでもFCVでもハイブリッド車でもない。燃料がガソリンではなく水素だと言うだけで、動力として働くのは、歯車やらカムやらクランクやらといった機械仕掛けが活躍する排気量1600ccのエンジン＝内燃機関なのだ。

以前から水素を燃料としたエンジンの研究開発が行なわれているという話は聞こえていたけれど、まさかレースの現場で一般向けのお披露目がされるとは思わなかった。しかも、同レベルの競技車両に対し、さほど見劣りすることのないラップタイムで周回したものでさらに驚いた。水素充填のためピットインを頻繁に繰り返しながらも、24時間レースを完走したのだから賞賛されるべき大戦果には違いない。

この戦いぶりには本当に力づけられた。まだまだエキゾーストノートを発する「エンジン」が公道やサーキットで活躍する可能性が残されていたのだ。しかも、新しい技術が試され磨き上げられる場、いわゆる「走る実験室」として自動車レースが使われたということもうれしかった。年老いて時代から取り残されつつあることを否定はしないけれど、まだ消え去るのは早いかもなあという気分にはさせられたのである。



Photo：三橋仁明（Noriaki MITSUHASHI / N-RAK PHOTO AGENCY）

auto sport No.1555 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

6/1 [tue]

WEC LMP2マシンを製造しているオレカが、8月21～22日に決勝が行なわれる第4戦ル・マン24時間に向け、リッキー・テイラーと契約。テイラーは同レースにおいて、オレカ07・ギブソンを走らせるチームで欠員が出た場合「必要に応じて」代役となるリザーブドライバーを務めることが明らかに

6/2 [wed]

GT3 BMW、2020年から開発を進めてきたGT3マシン『M4 GT3』を正式にお披露目。また、6月5～6日に開催されるニュルブルクリンク24時間でレースデビューを飾ることも併せて明らかに

6/3 [thu]

NLS KCMG、ニュルブルクリンク24時間へ向け参戦体制を発表。ブルーとブラックのメタリックを基調としたかつてのチームカラーリングをまとったポルシェ911 GT3 Rを投入し、アレクサンドレ・インペラトーリ、エドアルド・リベラティ、ジョシュ・バードン、マルコ・ホルツァーのドライバーラインアップとなったことなどが明らかに

EVENT 日本自動車工業会が、新型コロナウイルスの影響により2021年の開催を中止した東京モーターショーについて、次回の開催を23年に決定

6/4 [Fri]

F1 10月1日～3日に開催を予定していた第16戦シンガポールGPが中止となったことが明らかに

GT GTアソシエイション、開催延期となっていた第3戦鈴鹿の代替日程を発表。当初鈴鹿10時間の開催期間であった8月21～22日に決定したことが明らかに

WRC 第5戦イタリア デイ1 SS1～8が行なわれ、オィット・タナック（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップ。2番手にダニ・ソルド（ヒュンダイi20クーペWRC）、3番手にセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）

OTHER ニュルブルクリンク24時間 予選 ローヴェ・レーシングの1号車BMW M6 GT3（ニッキー・キャッツバーグ／ジョン・エドワーズ／フィリップ・エング／ニック・イェロリー）がポールポジションを獲得。2番手にコンラッド・モータースポーツの19号車ランボルギーニ・ウラカンGT3（アクシル・ジェフェリース／ミケーレ・ディ・マルティーノ／ティム・ツィマーマン／アレックス・フォンタナ）、3番手にチームHRTの4号車メルセデスAMG GT3（アダム・クリストドーロウ／マーロ・エンゲル／マニュエル・メッツガー／ルカ・シュトーツ）

『オートスポーツ』No.1554 発売

6/5 [sat]

F1 第6戦アゼルバイジャンGP 予選 フェラーリのシャルル・ルクレールがポールポジションを獲得。2番手にメルセデスのルイス・ハミルトン、3番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

F2 第3戦アゼルバイジャン 決勝 レース1 プレマのロバート・シュワルツマンが優勝、2位にカーリンのダン・ティクトゥム、3位にユニ・ヴィルトゥオーシの周冠宇

F2 第3戦アゼルバイジャン 決勝 レース2 ハイテックGPのユーリ・ビップスが優勝。2位にチャロウズ・レーシング・システムのデビット・ベックマン、3位にカーリンのジェハン・ダルバラ

WRC 第5戦イタリア デイ2 SS9～16が行なわれ、オジエが総合首位へ浮上。2番手にエルフィン・エバンス（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）

OTHER ニュルブルクリンク24時間 決勝 スタート

6/6 [sun]

F1 第6戦アゼルバイジャンGP 決勝 レッドブルのセルジオ・ペレスが優勝。2位にアストンマーティンのセバスチャン・ベッテル、3位にアルファタウリのピエール・ガスリー

→ go to p.3

F1 かつてはTAG社を率い、マクラーレンの主要株主でもあったマンスール・オジェが逝去。享年68

F2 第3戦アゼルバイジャン 決勝 レース3 ビップスが優勝。2位にプレマのオスカー・ピアストリ、3位にシュワルツマン

WRC 第5戦イタリア デイ3 SS17～20が行なわれ、オジエが優勝。2位にエバンス、3位にヌービル

→ go to p.36

OTHER ニュルブルクリンク24時間 決勝 マンタイ・レーシングの911号車ポルシェ911 GT3 R（マッテオ・カイロリ／ミカエル・クリステンセン／エストーレ／ラース・カーン）が総合優勝。2位にローヴェ・レーシングの98号車BMW M6 GT3（コナー・デ・フィリッピ／マーティン・トムチェク／シェルドン・ファン・デル・リンデ／マルコ・ヴィットマン）、3位にメルセデスAMG・チーム・ゲットスピードの7号車メルセデスAMG GT3（マキシミリアン・ゲッツ／ダニエル・ジュンカデラ／ラファエル・マルチェッロ／ファビアン・シラー）

6/7 [mon]

RALLY オリバー・ソルベルグが6月12～13日にイタリアで開催される『ラリーアルバ』にヒュンダイi20クーペWRCで参戦することが明らかに

6/8 [tue]

WEC フェラーリ、2023年からの予定しているLMH規定のマシン開発へ向け、現在もWECでフェラーリ488 GTEを走らせているAFコルセとパートナーシップを結び、チームのマネジメントを行なうと発表

IGTC SROが今シーズンの開催スケジュールを発表。新型コロナウイルスの感染拡大の影響により全3戦に縮小されることが明らかに

WRX ケビン・アブリングが今季のフル参戦プログラムを発表。ゲランジ・シシェリ率いるアンコラプテッドに加入し、ルノー・メガーヌR.S.RXスーパーカーをドライブすることを明らかに

6/9 [wed]

F1 フェラーリ、2020年12月にCEOのルイス・カミッレーリが退任したことにともない、同ポストに半導体メーカーであるSTマイクロエレクトロニクス社のアナログ・マイクロ・エレクトロメカニカル・システムズ(MEMS)およびセンサー・グループ（AMS）のプレジデントを務めるベネデット・ビーニャを指名したことを発表

F1 ウイリアムズ、2020年12月からチーム代表を務めてきたサイモン・ロバーツ氏が退任し、後任として現在チームのCEOを務めるヨースト・カピート氏が就任したと発表

WEC LMP2に参戦するユナイテッド・オートスポーツ、8月18～22日に開催される第4戦ル・マン24時間に向けて、元DTMドライバーのジョナサン・アバディーンを起用すると発表

WEC LM GTE-Proクラスに参戦するハブオートがル・マン24時間へ向けてドライバーラインアップを発表。ドリス・ファントールと、GT500クラスのタイトル経験者であるヘイキ・コバライネンとニック・キャシディの計3名が起用されることが明らかに

IMSA シリーズがウェザーテック・スポーツカー選手権で2022年からGTLMクラスに代わって導入されるGTDProクラスの技術規則を発表。そのなかで現在のGTDクラスと同じ仕様のミシュランタイヤを使用することなどが明らかに

6/10 [thu]

WEC ACO、第4戦ル・マン24時間へ向け通常の収容人数の20%に相当する約5万人の観客の入場を許可すると発表

IMSA BMW、2023年のウェザーテック・スポーツカー選手権にLMDh車両を2台投入すると正式に発表。なお、オペレーションを担当するチームとドライバーラインアップは未定

6/11 [fri]

SF 日本レースプロモーションが6月19～20日に開催される第4戦SUGOに向けてエントリーリストを発表。第3戦オートポリスを制したジュリアーノ・アレジが引き続きKuo VANTELIN TEAM TOM'Sから、塚越広大がThreeBond DragoCORSEからそれぞれ参戦することなどが明らかに

RALLY マクラーレンが2022年に電動オフロード選手権『Extreme E』に参戦すると発表

OTHER SAMURAI SPEED、6月21日～27日に行なわれるパイクス・ピークインターナショナル・ヒル・クライムに向けてドライバーラインアップを奴田原文雄から大井貴之に変更したと発表

6/12 [sat]

INDY 第7戦デトロイト チップ・ガナッシのマーカス・エリクソンが優勝。2位にエド・カーペンター・レーシングのリナス・ヴィーケイ、3位にアロウ・マクラーレンSPのパト・オーワード

WEC 第2戦ポルティマオ8時間 予選 アルピーヌ・エルフ・マットミュートの36号車アルピーヌA480・ギブソン（アンドレ・ネグラオ／ニコラ・ラピエール／マシュー・バキシビエール）がポールポジションを獲得。2番手にTOYOTA GAZOO Racingの8号車トヨタGR010 HYBRID（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー）、3番手に同じくTOYOTA GAZOO Racingの7号車トヨタGR010 HYBRID（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス）

6/13 [sun]

INDY 第8戦デトロイト オーワードが優勝。2位にチーム・ペンスキーのジョゼフ・ニューガーデン、3位にチップ・ガナッシのアレックス・パロウ

→ go to p.28

WEC 第2戦ポルティマオ8時間 決勝 8号車TOYOTA GR010 HYBRIDが総合優勝。2位に7号車、TOYOTA GR010 HYBRID、3位に36号車アルピーヌA480・ギブソン

→ go to p.18

6/18 [fri]

『オートスポーツ』No.1555 発売 この号です

6/19 [sat]

F3 第2戦フランス
FE 第8戦プエブラE-Prix
SFL 第4戦SUGO

6/20 [sun]

F1 第7戦フランスGP
F3 第2戦フランス
FE 第9戦プエブラE-Prix
INDY 第9戦ロードアメリカ
SF 第4戦SUGO
SFL 第4戦SUGO
GTWC 第4戦ザントフォールト
DTM 開幕戦モンツァ

6/22 [tue]

GTWC テスト@スパ・フランコルシャン（23日まで実施）

6/25 [fri]

WRC 第6戦ケニア

6/26 [sat]

FRJ 開幕戦岡山
WRC 第6戦ケニア

6/27 [sun]

F1 第8戦シュタイアーマルクGP
FRJ 開幕戦岡山
WTCR 第2戦ポルトガル
WRC 第6戦ケニア

7/2 [fri]

『オートスポーツ』No.1556 発売

※このページの情報は6月14日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年7月2日号（隔週金曜日発売）
2021年6月18日発売　第58巻第12号　通巻1555号

No.1555 7/2号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	Sutton Images	

FROM PIT CREW

●F1アゼルバイジャンGPは、最後まで目の離せないレースだった。ハミルトンのロックアップからは「勝ちにこだわる王者の姿勢」と「レッドブル・ホンダの戦闘力向上によってもたらされた焦り」が垣間見えた。トップでチェッカーを受けたペレスを古巣アストンマーティンのスタッフが讃える光景、表彰台の両脇でベッテルとガスリーが見せた笑顔も印象的で、まるで映画のエンディングを観ているような気持ちにさせられた。しかし、だからといって“いいレース”だったと手放しで喜んでもいられない。言うまでもなくストロールとフェルスタッペンの２台に起きたタイヤトラブルが、その理由だ。ドライバーやチームが地道に積み重ねてきた努力が一瞬にして水泡に帰すシーンは決して気持ちの良いものではない。何よりも、あれほどの速度域のバーストで大事故に至らなかったことは単なる幸運としか思えない。いまは単独タイヤサプライヤーであるピレリからの正式アナウンスを待つしかないが、科学的な根拠にもとづいた説明がなされることを切に願う。（田中）

●新型フェアレディＺが８月17日にワールドプレミアされる予定だそう。非常に楽しみです。一部報道によるとアメリカでの価格は３万5000ドル（およそ385万円）くらい、と予想されているようです。コストパフォーマンスも高そうですし、今後も市販車の電動化が進むでしょうから「最後のガソリン車」として買っちゃう人が続出したりして。……ま、経済力がない僕にはかんけーない話なんですけどね。（きゃりー）

●バクー市街地コースのオンボード映像を眺めていた最中、ふと「いきはよいよい、帰りはこわい」という、童謡『とおりゃんせ』の１フレーズが頭をよぎりました。セクター１こそシンプルな構成であっても、セクター２～３はトップドライバーをもってクラッシュが相次ぐのですから「何てこわいセクションなんだろう」と恐れ入りました。ふたりのクラッシュも最終ターンを立ち上がる場所で発生してましたよね。いろんな意味で、レースは“最後まで気を抜けない”とあらためて思い知りました。（セカンド・トゥ・ラストの境地にあるマル）

SAN-EI
CORPORATION

PIPELESS.

「トポロジー最適化」技術適用のENDLESS最新キャリパー

ENDLESS Racing MONO6TA

寸法	D177mm×H72mm×W305mm
重量	2,870g
対応ローター	φ355mm～φ400mm T28mm～36mm
パッド厚	25mm（RCP121 RD51 / RCP123 RD54）



T.Ogasawara

先の「スーパー耐久第3戦富士24時間レース」では、2019年からのST・Zクラス3連覇を決めたエンドレス。ブレーキパーツの総合メーカーとしてS耐に長く参戦することでノウハウを蓄積、S耐でのパッドのシェアは約5割に達する。スーパーGT GT300クラスでも約5割。クルマの進化の先を行く開発姿勢とノウハウに裏打ちされたプロダクトが高い支持を得ているということだろう。

そのエンドレスが新規開発中なのが、この「Racing MONO6TA」「Racing MONO4TA」だ。「Racing MONO SERIES」は非常に過酷な使用環境でもパフォーマンスダウンが起きないよう、一体成型の鍛造モノブロックを採用し、2ピースタイプに比べ圧倒的に高い剛性を実現したキャリパー。16～17年にニッサンGT-R NISMO GT3のS耐仕様に投入され、その後も改良が続けられている「Racing MONO6GT」シリーズをフラッグシップに、さまざまなバリエーションをラインアップしてきている。

そして、この「TA」（タイムアタック）ではさらに革新的なアイデアを付加した。それは、ブレーキフルード（オイル）の流路となる、キャリパー端部のブレーキパイプ（装着時には通常下側に来る）を用いず、キャリパー本体内部に流路を確保するデザインだ。このパイプはキャリパー外側に取り回されることが一般的だが、TAではパイプ部材をなくすことで飛び石などによるダメージからのオイル漏れを

Text：髙橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi） Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／ENDLESS



T.Ogasawara



ENDLESS

（右ページ）開発中の「Racing MONO6TA」キャリパーキット（キャリパーは試作品。ローターはR35 GT-R用）。（上）オイルラインがキャリパーの内部をどのように通っているか、編集部が点線で補足してみた。加工用の穴はリベット＋シリコンでフタをされ、オイル漏れなどがないようにされている。キャリパー表面の溝は放熱効果を上げるためのもの。並行して4ポットキャリパーの「Racing MONO4TA」も開発中。（右）ブレーキラインをインパイプとしたタイプは「Racing MONO6 Rally」から展開を始めている。

1


T.Ogasawara



T.Ogasawara
2

同時5軸加工で加工精度大幅アップ

1 2 5軸マシニングセンタで同時5軸輪郭加工中のブレーキキャリパー。マシニングは「切削（加工）」、マシニングセンタとは「NC工作機械」のこと。「5軸」とは、XYZ方向の3軸に、傾斜軸（台座を載せたテーブルがブランコの円弧を描くような動きをする）と、回転軸（テーブルが時計回り／反時計回りに回転する動きをする）を加えたもの。同時5軸加工とは、これらを同時に動かす加工作業のこと。加工精度が大幅にアップするほか、キャリパーにおいては、たとえば反対側にオイルラインの穴を空ける際、テーブルが回転してくれるので台をセットし直す必要がなくなり、加工時間を大幅に短縮できるといった大きなメリットがある。3 加工が終わったキャリパー。加工に要する時間は1個あたり約10分。4 加工前のRacing MONOシリーズのインゴット。ちなみに、Racing MONO6GTは5000トンの鍛造プレス。5「Racing MONO6TA」の加工の指示画面の一部。

3


T.Ogasawara

4


T.Ogasawara

5


T.Ogasawara

防ぐとともに、軽量化にも貢献。タイヤ交換の際、パイプを傷める心配もなくなった。これまでもレース用ではインパイプのタイプもあるにはあったが、メンテナンスの難しさなどが普及を妨げていた。エンドレスでは、このアイデアの実現とメンテナンス性の確保を可能にする体制が整い、このタイプのキャリパーを「Racing MONO6 Rally」から展開開始。ラリーでは飛び石などによるダメージ回避はより現実的な問題ゆえ、問い合わせが相次いでいるという。

　この開発体制実現に大きく寄与しているのが、独HERMLE社製5軸マシニングセンタの導入だ。これにより、エンドレス開発陣のアイデアを極めて高い加工精度でキャリパーに反映することが可能となった。また、「Rally」「TA」から開発過程において「トポロジー最適化技術」を適用。トポロジー最適化はコンピュータが使用条件や使用環境に合わせて構造や形状を最適化するという技術で、エンドレスが蓄積してきたノウハウと融合させ、このマシニングセンタでプロダクトへと落とし込むことに成功した。プロダクトの大きなパフォーマンスアップを確認できたということで、マシニングセンタを1台追加。現在は2台体制となっている。

　「TA」はまもなく開発完了。毎年オーストラリアで開催される、世界的なタイムアタックイベント「ワールドタイムアタックチャレンジ」のトップランカーたちを筆頭に、噂を聞きつけたユーザーからやはり問い合わせが相次いでいるという。エンドレスではもちろんこれに留まらず、レース専用品、ストリート向けにこの体制で開発したパーツをリリースしていくとのことだ。





T.Ogasawara

「ユーザーさんにいいものを届けたい。それが一番ですよね」とエンドレス会長の花里功さん。

ENDLESS 130 COLLECTION



T.Ogasawara

展示車両に"座り放題"！

花里さんが長年温めてきたプロジェクト「ENDLESS 130 COLLECTION」（ミュージアム）が落成。ENDLESSの歴代のS耐レース車両、フルレストア済みの旧車など計33台が展示されている。全車、運転席に座ってもOKというから驚きだ。もちろん、全車動体保存。展示車両のうち国産車をいくつか挙げると、初代シルビア、DATSUN FAIRLADY 1500、サニーB110、トヨタ・スポーツ800、初代シビックRS（SB1）など。また、レース車両のメンテナンスをメインとする「ENDLESS RACING GARAGE」、厳選のコーヒー豆から淹れた一杯とともにくつろげるカフェスペースも併設されており、旧車ファンにも堪らない空間となっている。



T.Ogasawara

長野県南佐久郡佐久穂町高野町1828-1
☎0267-88-7444
営業時間 ▪ 11:00〜17:00（カフェも同じ）
営業日 ▪ 火曜〜日曜
入場料 ▪ 500円（税込み／中学生以下無料）



Sutton

野獣になりたい

レッドブル×ホンダ 育成ドライバー岩佐歩夢 SRS-F卒業後即渡欧した 十九歳の"願望"

レッドブルとホンダ両方の育成ドライバーである岩佐歩夢が今季FIA F3選手権にフル参戦 ドライビングを愛する19歳の若者はいま 自らのスタイルを転換し、飛躍しようとしている

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：LAT／Sutton／Red Bull

角田裕毅に続いて、新たな才能が世界に羽ばたこうとしている。19歳の岩佐歩夢だ。鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ（SRS-F）を卒業したというキャリアは角田と同じだが、異なるのは岩佐はその翌年、突然のフランスF4フル参戦を言い渡されたことだ。

「いままでの卒業生とはまったく違う行き先だったし、少し不満もあった」と言うが、岩佐は圧倒的な強さで20年のフランスF4タイトルを獲得。レッドブル・ジュニアドライバーにも抜擢され、今年はFIA F3選手権にステップアップ、中堅チームのハイテックGPから参戦している。

4月にバルセロナで行なわれた開幕前テストでは2日目の午後に2番手タイムを記録。シーズン序盤からの活躍も期待されたが、5月の同地での開幕戦では予選19番手、3ヒートのレースも14、7、15位という結果に終わった。敗因について岩佐は「マシンセッティングを外したこと」だと分析。「予選での僕自身のドライビングも反省点は多いのですが、それを考慮しても上位に食い込むことは難しかった」と言う。

つまり、プレマなどのトップチームと比べ、チームの総合力の差が出てしまったということなのか。しかし岩佐は「ハイテックでもトップ争いができる力は充分ある」と主張する。

「開幕戦に限って言えば、テストのときとコンディションがすごく違っていて、そのアジャストがうまくいかなかったのが要因だと思っています」

F3はワンメイクの車体とエンジンで争われるが、ハイテックのマシン特性には「若干クセがある」とのことだった。ひとことで言えば「ピーキーな傾向がある」という。

「どのカテゴリー、どのマシンでも同じだと思うのですが、一発のタイムを出すときには、曲がりにくいクルマより、よく曲がるクルマのほうがいいと思います。その意味でハイテックは、ピーキーだと言えます。乗りやすくて速いというより、タイムが出るときには乗りやすいクルマになってない。リ

Interview

Red Bull Junior Driver

Ayumu Iwasa



LAT

いわさ あゆむ ● 2001年９月22日生まれ、大阪府出身。両親も過去にワンメイクレースなどに出場した経験を持つ、レース一家で育つ。カートでのキャリアを経て、2017年に四輪レースデビュー。2019年にSRS-Fを主席で卒業すると、翌年フランスF4に参戦し、同選手権のタイトルを獲得。現在FIA F3選手権に参戦中。

キャリア略歴	
2021	FIA F3選手権 参戦中
	FIA公認F3アジアン選手権ランキング8位
2020	フランスFIA F4選手権 チャンピオン獲得
2019	スーパーFJ日本一決定戦 優勝
	スーパーFJ鈴鹿シリーズ ランキング2位
2018	FIA-F4選手権スポット参戦
	JAF F4選手権 スポット参戦
2017	アジア・フォーミュラ・ルノー
	FIA-F4選手権
	鈴鹿カート選手権 X-30クラス
2016	鈴鹿カート選手権 X-30クラス
2015	JAFジュニアカート選手権 FP-Jrクラス
	鈴鹿カート選手権 YAMAHA SSクラス
	鈴鹿カート選手権 YAMAHA SSジュニアクラス
2014	JAFジュニアカート選手権FPジュニアクラス
	鈴鹿カート選手権 YAMAHA SSクラス



Red Bull

岩佐は2020年にF4をフランスF4選手権のチャンピオンとして“卒業”。21年1月15日にはレッドブル・ジュニアチームのドライバーになることが正式に発表された。今季は欧州でのシーズンが始まる前にFIA公認のフォーミュラ・リージョナル選手権のひとつであるF3アジアン選手権に参戦した。

生き残るには、あらゆる意味でのアグレッシブさが大事になる

ヤが出るのもゆっくりというより、抜けるような感じです。なので、その辺のコントロールが大事かなと思います」

この言葉を聞くだけでも、フォーミュラカテゴリーフル参戦2年目の岩佐が、優れて分析的なドライバーであることが分かる。そんな彼の「マシンを感じ取る力」を象徴する事件が、フランスF４参戦中に起きた。

海外暮らしも初めてなら、サーキットもすべて初体験。フリー走行30分でコースに慣れ、いきなり予選を走る。

「その30分でいかに自分のポテンシャルを最大限引き出せるか。単にコース上のドライビングだけでなく、適応の速さなどもすごく大事でした」と振り返る岩佐は、開幕戦でポール・トゥ・ウインをやってのけた。しかし、第2戦は予選から苦戦。マシンの挙動に異変を感じ、エンジニアやメカニックが確認したが、異常は発見できなかった。

「それ以降もずっと症状を訴えてたのですが、原因が見つからない。じゃあこういうクルマなんだと考えを切り替えました。自分のドライビングに集中して、マシンから最大限の性能を引き出すことに専念しました」

その結果、第3戦以降はポールポジションと勝利を重ね、選手権トップに立った。ところがシーズン終盤になってようやく、ステアリングラックに異常があることが分かった。

「ステアリングを切った量と、実際に切れる角度が全然違った。舵角は少ないのにタイヤが大きく切れていた。つまりデータで見ると、オーバーステアなんです。でも僕が『オーバーではない』と伝えても、なかなか原因が見つからなかった。オンボード映像を見ても、ほかのドライバーが大きくステアリングを切ってる場面で、僕は少ししか切ってない。立ち上がりの際もどうしても若干の舵角が残ってるので、トラクションに影響が出ました。Ｆ４はＬＳＤもついてないので、自分だけ空転量が多かったですね」

“運転が楽しい”

それでも勝ち続けたのはすごいとしか言いようがないが、そんな卓越した技術や分析力をどう身につけたのか。岩佐もほかの多くのドライバーと同様、幼少期からカートに乗っていた。違うのは、大きなチームに所属せず、家族で戦っていたことだ。

「父がメカニックをしてくれましたが、セットアップについてもノウハウはなくて、自分の好きなように走っていました。だから、勝つためにはどうしたらいいか、ドライビングをどう向上させたらいいかというのは、いつも自分で考えていましたね」

カートの世界でもトップチームが存在する。岩佐はそれを羨ましく思ったりしなかったのだろうか。

「性能差を感じることは多々あって、いいマシンへの憧れはありました。でも、いいマシンを手に入れて勝ちたいかと言えば、そうでもなかったです。『いまの環境でも勝てる』と考えていました。もちろん勝ち負けも重要でしたけど、マシンを操ること、運転することの楽しさが第一で、レースを続けていましたね」

この「運転することの楽しさ」という表現は、インタビューのあいだに何度も彼の口から出た。そして、岩佐はカートだけでは飽き足らず、なんとハコ車にも乗っていたという。

「祖父がチューニングショップをやっていて、小さいときからハコ車を走らせてました。重たいクルマのコントロールなどは、それで身についたのかもしれません。また、タイヤはラジアルで、グリップも低いので、反応もワンテンポ遅れる難しさがある。それが身体に染み込んでいるぶん、マシンのコ

Red Bull Junior Driver

Ayumu Iwasa

ントロール幅は広いかもしれません」

　初めて乗ったのは小学６年生ころ。アップダウンのある１周30秒ほどのミニサーキットで、もちろん許可を得て走行した。クルマはトヨタ86だった。

「ダンパーや車高、タイヤの内圧など、何をどう変えたらいいかというのは、ここで自然に学びました」

　非常にユニークな経歴だが、その経験もフォーミュラドライバーとしての素養を身につけることに、大きく貢献したということなのだろう。

　岩佐はカートレースの傍ら、17年夏には上海でのアジアン・フォーミュラ・ルノーにスポット参戦し、15歳10カ月で四輪デビューを果たした。その後も日本のＦＩＡ・Ｆ４選手権などへのスポット参戦を重ねるが、じつはこの時点ではまだ「Ｆ１」は、岩佐の視野にまったく入ってなかったという。

「その当時は１日でも早く、四輪レースに出たいと思っていました。ハコ車でもフォーミュラカーでも何でもいいから、早くレースがしたかった。クルマを走らせる、レースで勝つことが、とにかく楽しかったです」

　テレビでＦ１を観ることもなく、将来の希望は「プロのレーシングドライバーになること。あえて目標を挙げればスーパーＧＴ」だった。だが、アマチュアとしてＮ１耐久シリーズなどに出ていた両親の知り合いやレース関係者に「フォーミュラを経験してないとプロにはなれない」と言われ、フォーミュラトヨタ・レーシングスクール（ＦＴＲＳ）を受験。Ｆ１は考慮の外だったから、ＦＴＲＳも選択肢のひとつだったということだ。

　しかし、最初の２年は書類選考で落とされ、３年目でようやく実技までいったものの、結局落選してしまう。

「それで19年に、ＳＲＳ・Ｆを受けました。でもＦ１を意識していたということではなく、プロになるならＦ４やＦ３を経験したほうがいいだろうと、そんな考えからでした」



Red Bull

岩佐はF3アジアン選手権にハイテックGPから参戦。今季のF3アジアは１月末から２月下旬にかけてアラブ首長国連邦内のサーキットだけで５ラウンド計15レースを開催するという短縮日程。岩佐は第４戦レース１で３位表彰台を獲得するなどして、新人最上位となるランキング８位となった。

　入校の動機はともかく、岩佐は見ごとにスカラシップを獲得。翌20年のフランスＦ４参戦〜同タイトル獲得、そして今年のＦＩＡ Ｆ３参戦と、順調にレーシングキャリアを積んでいる。そして現在はさすがに、Ｆ１とＦＩＡ Ｆ２選手権の中継は欠かさず観ているようだ。

　具体的に、この人はすごいと思うドライバーはいるのだろうか。その問いに岩佐は「Ｆ１ドライバーは、みんなすごいレベルにいる。自分のカテゴリーが上がってくるにつれて、それは実感しますね」と回答。具体的には、どういうことか。

「予選を例に挙げると、Ｆ１はアウトラップに行って１周のアタックを一発で決めないといけない。Ｆ３も基本はそうなんですが、Ｆ１はダウンフォースがもっとあるし、少しの風の変化にも敏感に反応する。限られた時間のなかであれだけアジャストしていけるのは、正直いまの自分にはできない部分だし、とくにすごさを感じます」

　では、岩佐歩夢とはどのようなタイプのドライバーだと本人は考えているのか。

「いまは自分自身を、大きく変化させようとしてる段階だと思っています。これまではゆっくりと落ち着いたレースをしがちで、予選で一発タイムを出しに行くときも、すべてを考えたうえでアタックに移るような感じでした。でもそれだと、Ｆ３ではワンテンポ遅れてしまう。瞬時のバトルにも対応できずに負けてしまう。レッドブル・ジュニアで生き残るには、コース上でのドライビングだけじゃなく、あらゆる意味でアグレッシブさが大事です。なので、いまは肉体的なトレーニングやシミュレータでも、自分のスタイルとは違ったアプローチでやっていて、それが身につくように意識しています」

Sutton



スーパーGTを
10倍楽しむための
予備知識をあなたに

鍛えろ GTリテラシー



ドライバーの表情が見えにくいモータースポーツは
いま、何が起きているのか状況が分かりにくい
だが、少ない情報からヒントを得ることは可能だ
目の前に見える事象から、そこに隠されている事実を
読み解く力を磨こう
そうすれば、レースはもっと楽しくなる



Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：OLLIE/ORIHARA／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
石原 康（Yasushi Ishihara）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／s54
Illustration：有野 篤（Atsushi Arino）

T.Ogasawara



〝行間〟を読めば もっとワクワク もっとドキドキする

あなたのGT理解度を採点します

GTリテラシークイズ

Q 以下の文章を読んで、そこから考えられることを答えなさい

チーム・ポンポコは、公式練習の走り始めこそ下位に低迷していましたが、セッションの最後にトップタイムをマークしました。ところがセッション終了後のチームの雰囲気は、あまり明るくありませんでした。なぜでしょうか。（トラブルやアクシデント等はなかったとします）

1. セットアップが決まっていないから
2. タイヤの持ち込みに失敗したから
3. このあとの予選で使うタイヤが決まらないから

※答えは次のページ

GTリテラシークイズ　答え

あなたのGTリテラシーは

1 を選んだあなたは …… レベル 竹
2 を選んだあなたは …… レベル 松
3 を選んだあなたは …… レベル 梅

セットアップが決まっていなければ、どんなタイヤを付けてもトップタイムは難しいと思われます。でも可能性はゼロではありませんので①は「竹」判定です。占有枠でトップタイムをマークしたということは、明らかにニュータイヤを履いたと思われます。そのタイヤは予選で使用しないスペックですので、逆に言えば予選用タイヤはすでに決定しており、使用タイヤが決まっていないことはありえません。なので、③は「梅」判定になります。②が「松」になりますが、その理由は本文を参考にしてくださいませ。

1 PRACTICE

公式練習の行間を読もう
混走枠と占有枠を分けて観戦しよう

鍛えろGTリテラシー



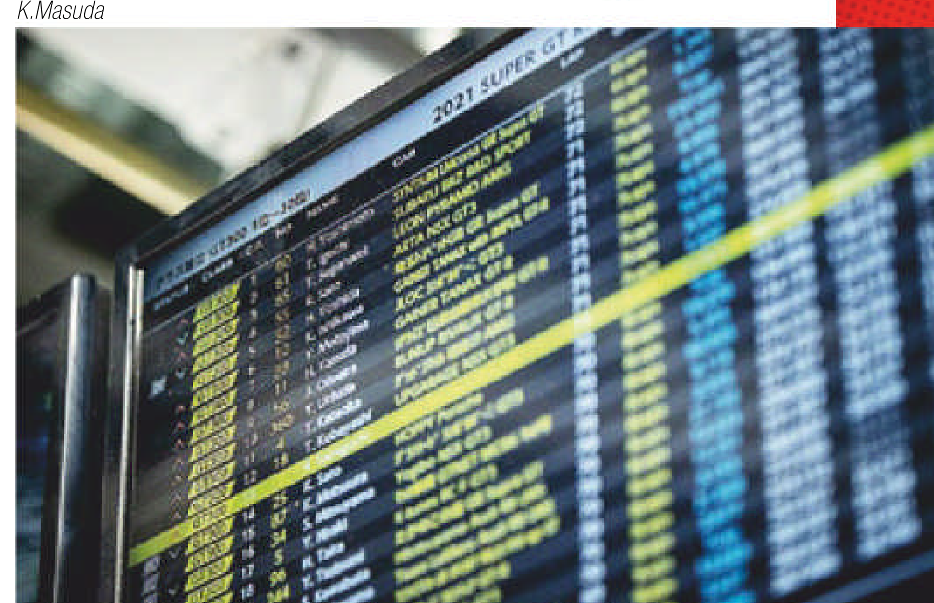
予選日の午前中の公式練習から観戦するあなたは、さぞかしコアなGTファンのことでしょう。応援しているマシンは果たして今回勝つことができるのか、ちょっとドキドキ、かなりワクワクしながら観ているはずです。そして気になるのは、いま目の前を走っているマシンが、調子が良いのか悪いのか、という点ではないでしょうか。それがなんとなく分かっちゃう方法をお教えしましょう。

それは、「セカンドドライバーがいつ乗るか」を観察することです。これはチーム内で明確にエースとセカンドという役割分担がされている場合限定なのですが、セカンドドライバーが走り始めたということは、エースの仕事がほぼ終わったことを意味します。このタイミングがほかより早ければ、そのチームは順調ということになります。

エースの仕事は、「セットアップの確認・煮詰め」「タイヤ選択」です。エースはセッションの最初からドライブし、持ち込みセットの確認を行ない、フィーリングの悪い個所を訴え、それをエンジニアは聞き取りながらマシンに修正を加えていきます。ところがどうしても妥協できない部分がある場合、セット変更→走る→セット変更、という手順が繰り返され、改善されないとその作業が長引くことになります。つまり、「最初からずっとエースが乗ってるなあ」と思ったら、残念ながらあなたが応援しているマシンは、現在ドはまり中ということになります。

エースドライバーが「ま、こんなもんでいいかな」とセットの妥協点が見つかり、さらに「タイヤはこっちが良さげ」となれば、これで仕事は終了となるわけです。その後はセカンドドライバーにバトンタッチし、「良さげ」

K.Masuda



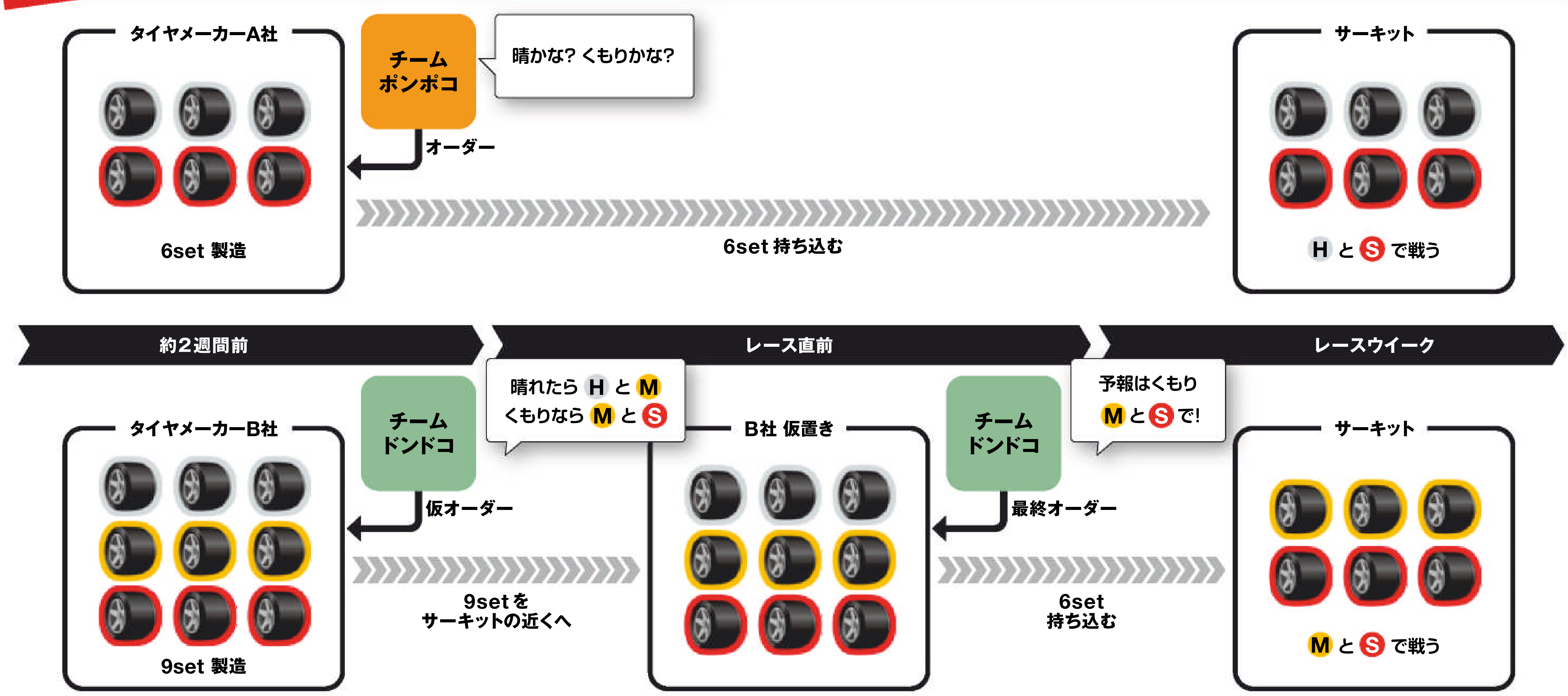
路面にラバーが載ることで全体のタイムは上がっていきます。その時々で上位をキープしている場合は、調子が良いと判断していいでしょう。下の写真は岡山の決勝中の写真。公式練習では基本的にはここまで団子状態になることはほぼないですが、岡山、SUGOなど抜きにくいコースはクリアが取れず、好調でもタイムに表れない可能性があります。

M.Kamio



持ち込みスペックの精度を高める裏ワザ

持ち込む前にワンクッション置いて直前予報をチェック



のタイヤ（ユーズド）を装着してロングランをし、そのタイムの推移の確認を行ないます。ロングと言っても、決勝レースの半分の距離を走れるわけではなく〝プチロング〟で、あとは推測する感じです。それぞれのドライバーのセッション中の走行距離は、エースのほうがどうしても長くなってしまう傾向にあります。

タイヤの持ち込みは6セットまでというレギュレーションがありますが（例外あり）、その内訳は2スペック×3がセオリーです。公式練習では、2スペックのうちどちらを予選（および決勝スタート）で使うかを決めます。どちらの特性も一長一短で決めかねる場合は、ロングのタイムを見て最終決断する場合もあります。トムスのように2台体制だと、それぞれ別スペックを履いてロングを見ることができる利点があり、そこは有利ですね。

セッションは混走で行なわれますが、最後に各クラス10分ずつの占有走行があります。ここではセカンドが使わないほうのタイヤを履いて予選シミュレーションを行なうのが普通です。仮にそのスペックのピークが高い場合は、ここでドンとタイムが出ます。でもそのタイヤは使わないのです。「グリップが高いけどムービングする」とか「ロングでのタレが早い」などという理由で使わないのです。良いタイムが出たからといって、そこで喜んでいては素人丸出しなので、ちょっと恥ずかしいですね。混走枠での順位がそのマシンの本当の実力になります。つまり混走枠で下位に沈んでいたら、かなり残念なリザルトが待っているということになります。ただし、岡山やSUGOといった狭く短いコースでの混走は、なかなかクリアが取れないということも頭に入れておく必要があります。

ちなみに、走り始めにエースではなく新人が乗り込む場合があります。これはチームがそのドライバーを高く評価し、信頼している証しでもあります。そういう場面を目撃したら、そのドライバーの今後には要注目です。近い将来、間違いなくトップドライバーの仲間入りすることでしょう。Wエース的な体制の場合は、そのコースをどちらが得意としているか、あるいは単純に順番だったりと、そのときによって変わるようです。

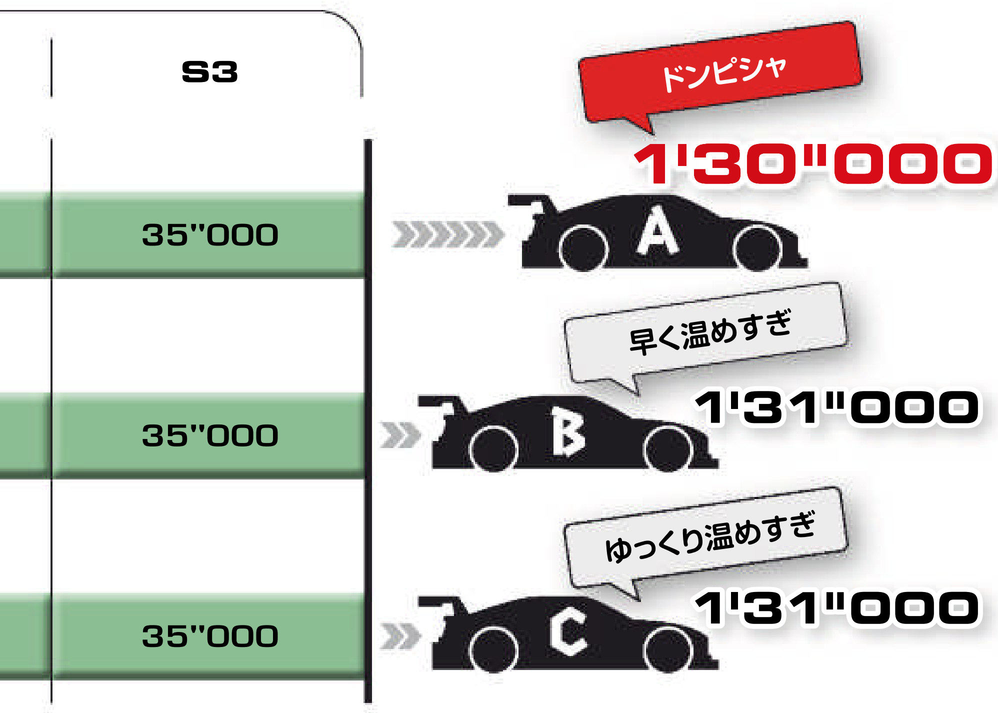
なお、余談ですが、持ち込まれる2スペックのタイヤは、本番の約2週間前にタイヤメーカーにオーダーされていることをご存じでしょうか。タイヤ戦争が激しいスーパーGTは、既製品を履くのではなく受注生産なのです。そのため製造期間も必要で、その期限がだいたい2週間前。でもGTのタイヤはちょっとした路気温の変化で勢力図が大きく変わるため、本番当日のコンディションにドンピシャのタイヤを選びたい。だから各チームは過去のサーキット周辺のデータや気象庁のHPをしらみ潰しに見倒したうえで、予想して2スペックを選びます。でも2週間後の天気なんて、誰にも分からないものです。

そのため、上の図のような裏ワザも密かに行なわれているようです。タイヤメーカーB社は、最終オーダーを直前まで控えておいて、限りなくタイヤ選択の精度を高めているのです。このあたりの抜け目なさは、まさに〝レース屋〟といったところですね。



公式練習の混走枠では平凡なポジションで推移し、占有枠で急浮上。でもその実体は、じつは厳しい状態ということを分かってもらえたと思います。そんなとき、予選に向けてチームが考えることは、「エースよ、頼むからQ2進出だけよろしく！」となります。通常は誰もがポールポジションを狙うのが予選ですが、公式練習での雰囲気から、「我々のいまの実力は、Q2進出ぎりぎりなところが現実的なラインではないか」と判断された場合、予選での目標設定が変更されるわけです。つまり、Q1を突破したうえでPPを狙うのではなく、Q2進出自体が目標になります。

公式練習の占有枠でタイムアップしたのに、予選ではQ1で早々にエースが登場する場合は、もう間違いなくそのチームは〝ただいま苦戦中〟といったところでしょう。ただし、好調時でもQ1でエースが出てくる場合があります。それがサクセスウエイトをたっぷり積んでいるときです。もちろん燃料リストリクターがガッツリ絞られているときも同じです。調子は悪くはないけれど、そもそも不利な条件なので相対的に順位は悪く、Q1から「エースよ、よろしく」となるわけです。



鍛えろGTリテラシー

予選の行間を読もう

Q1とQ2を誰が担当するかで未来が見える



そういう意味では、ハンデが軽いときにQ2担当だったドライバーが、ハンデが厳しくなるに従ってQ1担当になる場合は、そのチームにおいて〝スピード担当〟と言えるでしょう。ただ、Q1担当には、Q2進出以外にも仕事があります。それは、アタックしたあとに路面状況やマシンのフィーリングを、Q2担当に伝えるという任務です。その情報をもとにセットを少し変えたり、Q2担当が走りのヒントにしたりすることも多く、何気にQ1担当の仕事は重要だったりします。「本当はエースにQ2を行ってもらいたいんだけど、Q1の情報もちゃんと欲しいからQ1で行ってもらうしかない」なんてこともあります。また、ごくまれですが、チームによってはハンデに関係なくQ1、Q2担当を固定する場合があります。

T.Moriyama



GT500はセッション開始と同時にやみくもに走り出すわけではなく、路面にラバーが載っている終盤間際にアタックをかけます。そこから逆算してピットアウトするため、ピット前でしばらく待機します。緊張で吐き気マックスな瞬間です。

T.Ogasawara



吐き気を乗り越えてPPを獲得したドライバーは、翌日の決勝はさておき、素直に喜びを表現します。それだけドライバーにとって「1番」であることは大事なことでもあります。

Q1担当は、「予選8番手（GT300は16番手）に入れさえすればいい」から気が楽と思われがちですが、じつはそうでもないです。たとえば今季第2戦富士の予選Q1のトップから8番手のタイム差を見てみましょう。その差たったのコンマ3秒しかありません。8番手で通過した松田次生は、「Q1担当やりたくないっす」と、冗談半分、本気半分で苦笑い。それだけ僅差の戦いなわけで、ワンミスが命取りなのです。もっとも、Q1でトップタイムを出したりすると、それがQ2担当へのプレッシャーとなることもあります。ぶっちぎりのPP獲得数「24」を誇る立川祐路でさえ、予選日は緊張で食事がままならないために、その日はゼリー飲料だけというハードさなわけで、予選アタックはとにかく誰もが限界ぎりぎりなんですね。

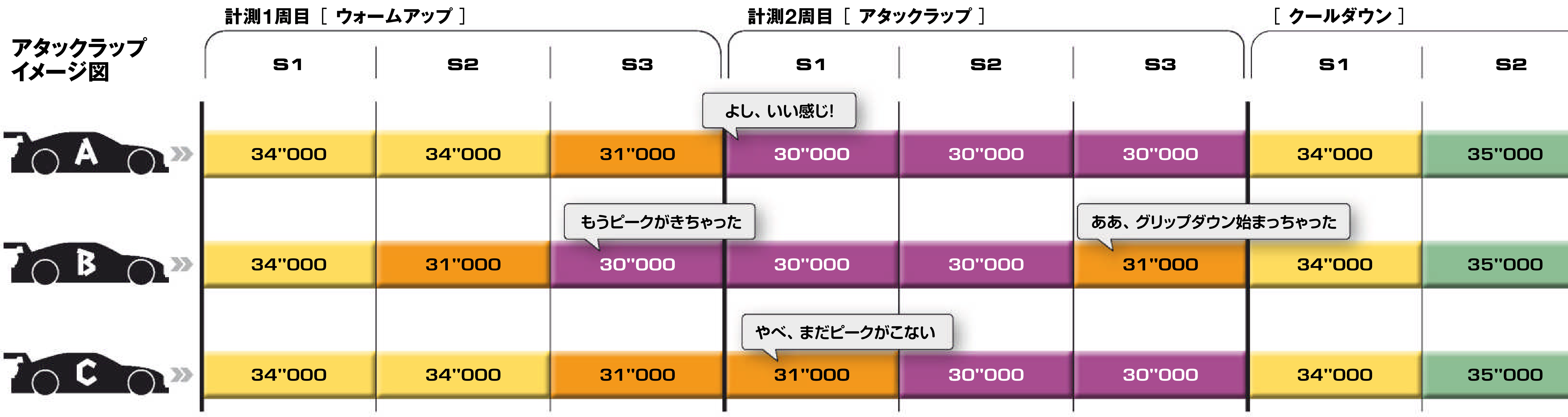
抜きにくいコースの場合は、スタートポジションが重要になるので、予選の重みは倍増します。そこでたまにトリッキーな戦い方をするチームもあります。それは、Q1に一発系のタイヤを投入し、Q2は通常の決勝重視のタイヤで走ることです。現状のパッケージではQ1突破が難しいので、タイヤの性能を借りてなんとか8番手以内からスタートしようというわけです。そのタイヤはピーク重視の特性なので、ロングは持ちません。ですからそれで決勝を走るとなると、ミニマムの周回数で入り、後半はロングスティントになります。それを承知のうえの戦略になります。

Q2に進出したマシンが決勝スタートで履くタイヤは抽選で決まりますので、普通はQ1／2とも同じスペックで走るのがセオリーです。ですが、この戦略の場合、くじ運が良ければ（抽選でQ2のタイヤがスタートタイヤに指定されること）、決勝の前半スティントはミニマムで入る必要はなくなるのです。とはいえこの戦い方は、実力的に厳しい場合の苦肉の策であり、タイトルを争うようなチームはまずとらないと言えるでしょう。実力チームがQ1とQ2でタイヤのスペックを変える場合は、その性能が近く、どちらでも翌日の決勝に対応できるときになります。その場合は、Q1からQ2にかけて気温が急に涼しくなったときなどに急きょ変更されることはあります。

チームが胃が痛むような戦いをする一方、それを支える開発陣営もなかなか大変です。とくにエンジン制御に関しては、公式練習から予選にかけて、さらに予選中もQ1からQ2にかけて、その適合が細かく行なわれます。そのため、「公式練習のときは戦えると思ったのに、予選になったらもう一段上に行かれた」（敗者の弁）という事態が起きるのです。それがまさに今季開幕戦GT500のトヨタ勢でした。GRスープラが全車Q2に進出、上位5番手まで独占という圧巻の予選になるわけです。一番重要なのは決勝ですが、予選の内容も充分濃厚ですね。

タイヤの使い方で差が出る

ピークのタイミングをコントロールする



ドライバーは、タイヤのピークグリップを引き出してただ速く走れば良いだけでなく、同時にそのタイミングもコントロールする必要があります。上の図は予選時のタイムの推移をイメージしたものですが、アタックラップにセクターベストを揃えなければ最速ラップを刻めないことが分かるでしょうか。ピークグリップ発生が早すぎても遅すぎてもダメなのです。「計測3周目にベストが出るように内圧を合わせて走り出したけど、ピークが早めに来たので2周目にアタックした」というアドリブ力も時として問われるわけですね。

GT史上もっとも衝撃的な予選

申告ミスでアタックしてPP獲得

それは2010年第6戦鈴鹿でのこと。ルーキーの小林崇志がPPを獲得するという"大事件"が起きました。小林はこの年にレギュラードライバーになったばかりで、テストも含めニュータイヤを履いたことがない状態。予選が始まったときは、頭痛のためクルマのなかでひとり寝ていたといいます。ところがそのとき、チームの申告ミスで「小林がアタックをする」ことになっていたそうな。それを知らずにフラッとピットに戻る道中、場内アナウンスでは「アタッカーは小林」と流れているではないですか。わけも分からず、緊張する暇もなく乗せられて、夢中で走って、戻ってきたら一番だったそうです。



アタック直後、パルクフェルメにマシンを止め、多くのカメラマンから「こっちこっち」と言われ、「どこを向けばいいのか分からなかった」と笑いながら困る小林のカメラ目線。

M.Kamio

③ FINAL

狩猟本能が強い者がスタートを担当する?



鍛えろGTリテラシー

決勝の行間を読もう

ペースダウンしても復活ありその逆もしかり

スタートは、レース中にマシン同士がもっとも密になり、何かが起きそうなスリリングな瞬間と言えますね。この前半スティントを担当するドライバーは、混乱に強いタイプが多いようです。単独では速いけど、バトルとなるとズルズルと後退していく、あるいはそこまではいかないまでも、「抜けない」ドライバーはスタート担当に不向きなようです。外国人ドライバーはスタートを担当することが多いですが、「先祖が狩猟民族だからじゃないの?」という意見もあります。

では後半担当はどのようなタイプが向いているのでしょうか。それは、ずばり「レースをまとめるタイプ」です。ぶつからずに確実に完走して、最低限のポイントを獲って帰って来てくれるドライバーです。前半スティントは短くなりがちなので、逆に後半は長くなる傾向にあり、そのぶんタイヤのマネジメントも重要になってきます。そういう意味では、前半は本能型、後半は理性型とも言えるかもしれませんね。

スーパーGTがレース中にドラマが多い最大の理由は、独立した他クラスと同時に走っているからであります。バトルしているときにどこで他クラスのマシンと遭遇するか、そのときどう対処するか、そこには偶然も必然も存在し、ドラマが生まれるのですね。前回の富士がまさにそうでした。トップ走行中のARTA NSX-GTが300のマシンを抜こうとした瞬間、その死角にコーナーポストが入り込んで黄旗が見えず、そこで抜いてしまいペナルティとなってしまったのです。このようにバトルしているマシンだけでなく、他クラスのマシンとどのようなかたちで交錯するかも注意しながら観戦すると良いでしょう。

GTドライバーは、速く走るだけでなく、他クラスのマシンを上手に抜く(抜かさせる)スキルも問われます。たとえば500が300を抜くとき、やみくもに背後に迫り、あおり倒した末に道が開けた途端に全開加速、なんてしてたら燃費もタイムもガタ落ちになります。でもかつてはそんな運転が当たり前だった時期もありました。

しかし徐々にそれでは効率が悪いことが広まり、いまでは誰もそんな運転はしません。500のマシンが300に近づいたら、どのように抜いて行くか注意して見てみましょう。全開のまま近づくのではなく、あえて手前でアクセルを戻していることに気づくはずです。この先のあるポイントで、スピードを乗せた状態で抜いて行くための準備動作として、いまスピードを落としているのです。それを単独走行でもバトル中でも行なっているのですね。それをひとつ手前でなく、ふたつ手前のコーナーから計っているドライバーもいます。

これは300ドライバーにも同じことが言えます。後ろから迫る500に対して、「いまは抜きに来るなよ」「ここで抜けよ」と意思表示し、必ずコーナー進入直前で抜いてもらうようにしています。コーナリング中に並走するとロスになるからです。これらの技は、抜きにくいコースになればなるほど活きてきます。

なお、余談ですが、パドックで友達が多いドライバーほどこのときのロスが少ないようです(未確認ですが)。逆に嫌われ者は、軽～くじゃまされて、

S.Yoshida



スタート前のグリッド上では、ドライバー同士で談笑している姿も見られるが、同時に彼らは誰がスタート担当かを情報収集しています。なぜなら抜く(抜かれる)際の、リズムを合わせにくいドライバーを把握するためです。

各ドライバーの走りのキャラ

何に強いか頭に入れて応援するべし

［ナチュラルに速い］
山下健太　福住仁嶺　野尻智紀　塚越広大

［抜く］
立川祐路　山本尚貴　山下健太　平川 亮

［抜かれない］
関口雄飛　松田次生　平川 亮　山本尚貴

［過小評価されている］
高星明誠

［引き出しの数が多い］
立川祐路　本山哲

左のリストは、昨年本誌が現役ドライバーおよびエンジニアに行なったアンケートの結果の一部です（No.1533『エグい男ランキング』）。同業者が認めるライバルのキャラを表しています。近年はマシンを暴れさせない運転が速いので、そのすごさが伝わりにくく、同時にキャラも分かりにくいものです。でももっとも間近で見ているライバルの目は確かなので、その証言からドライバーたちの特徴が分かりますね。こういう情報を頭に入れながら観戦すると、同じシーンでも違った見え方になってくるはずです。


第２戦富士で見せた塚越対福住のバトル。じつはナチュラルに速いと思うドライバー４位と２位のトップ争いでした。その後、塚越は１位ヤマケンともバトルすることに。

Y.Ishihara

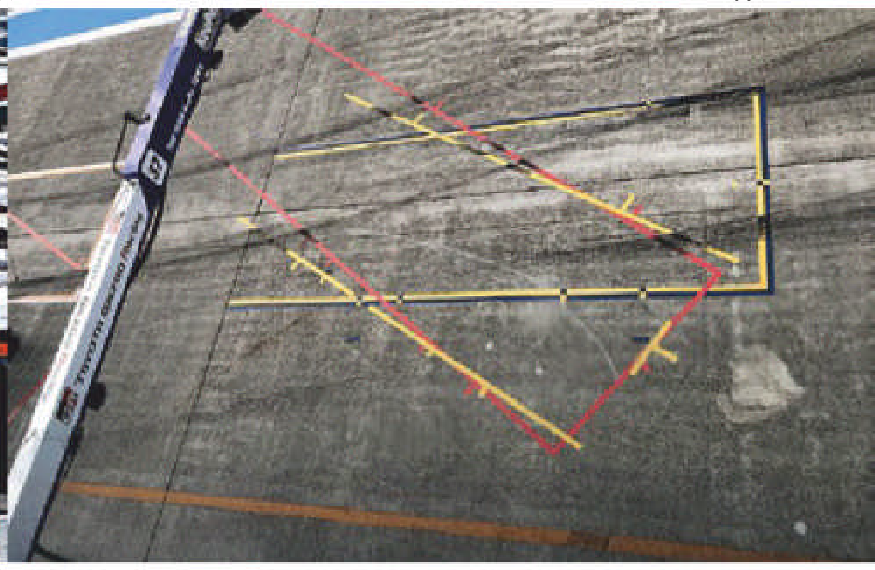
S.Yoshida



Ollie/ORIHARA



S54



タイヤ交換は、決勝中の醍醐味のひとつでもあります。最近はインパクトレンチを地面に置かず、左手１本だけでタイヤの脱着を行なうワンハンドが増えてきました（左）。スーパーGTは予想外の出来事が頻発するレースですが、15年第６戦SUGOもそのひとつ。なんと、ピットレーンで渋滞が起きたのです！　これはSUGOに棲む魔物のしわざと言われています（中）。ピットの停止位置は、状況によって細かく分けられています。ルーティンの位置以外では、右ピットで他車がいる場合と左ピットに他車がいる場合で、斜め止めの角度も微妙に違います（右）。

そのぶんラップタイムが遅くなる模様です（未確認です）。

　あと、ドラマチックなGTを影ながら演出しているタイヤという存在も忘れてはいけません。ご存じのとおり、世界一タイヤ戦争が激しいカテゴリーなわけですから、どのタイヤメーカーも限界ぎりぎりを攻めています。だから使い方によってはスティント後半でグリップダウンが発生することもよくあるわけです。それが、「ラスト●周で大どんでん返し！」なんてことにつながっていくのですね。

　また、コンディションによってタイヤの勢力図が変化していくのも、マシンのペースアップ／ダウンに大きく影響します。とくに雨のレースではそれが顕著に表れます。ちょい濡れ、小降り、どしゃ降りなどで、浮き沈みが変わっていくのです。昨年からドライタイヤで急激にポテンシャルを上げているダンロップのウエットタイヤは、「ある雨量ではほかより2秒速い」と言われています。その傾向はもう何年も続いていますが、その雨量よりさらに多い、あるいは少ないコンディションに応用がきくかと思えばそう簡単にはいかないようで、とても奥が深いです。

　同様にピックアップという現象もマシンのスピードを大きく落とす原因になります。タイヤカスがトレッド面に付着してグリップダウンし、秒単位で遅くなる現象ですが、同じブリヂストン勢でもNSXにこの症状が多く見られます。マシンにトラブルが発生しているようには見えないのに、なぜか急激にペースダウンしたらピックアップの可能性が高いです。でもカスが取れればまた復活するので、そのときを待ちましょう。

後半ドライバーの恐怖

重要な局面のちょい濡れスリック

後半担当のドライバーが、もっともビビるのは雨上がりのスリックで間違いないでしょう。2019年第２戦富士の石浦宏明がまさにそうでした。ウエットレースとして始まったなか、スタートの立川祐路が予選７番手からグイグイ抜いてトップに浮上。ほどなく雨がやんだため、スリックで走り出すのですが、路面にはまだウエットパッチが残っています。300を抜くのも大変な状況ですが、トップで注目を浴びているし、失敗は許されないプレッシャーと戦うわけですね。体がまだ温まっていない状態でこれは結構きついです。

Y.Yoshimi



写真はその恐怖を前に開き直り、シートに収まった石浦の勇姿です。リヤにはスリックが装着されています。その手前には仕事を終えて外されたウエットタイヤが置かれ、湯気が立ち登っています。

4
COMMENT
コメントの行間を読もう
GTは大人の事情が複雑に絡むレース

大昔から続くスーパーGTの風物詩と言えば、各メーカーやチームによる「ずるい」「ずるくない」という、車両規則に関しての決して交わることのない論争です。GT500は2014年から主要諸元が統一され、車種は違えどマシン性能の不公平感は消えつつあります。それでもボディ上面形状の違いなどで、一部から不満の声も聞かれます。ライバルが少しでも速いと、そのずるいと思われるポイントを探し、声高に唱える文化が根付いているのです。まあ、開発側も「技術で負けている」とは死んでも認めるわけにはいきませんから（それが事実であろうとなかろうと）、必死なわけで、自陣を鼓舞する意味もあると思います。で、勝っているほうは、公平さをアピールするわけですが、なかなか通じないのです。また、車体のどこかにライバルからの〝ツッコミどころ〟が予想される場合は、仮に問題なくとも撮影NGとなってしまいます。3車の仕様が大きく離れていた昔、「もっとクルマの中身が見たい」という読者のご要望に、なかなか応えられなかったのは、それが理由です。

そして、こういう歴史的背景もあってか、コメントもあまりトゲのあるセリフは聞こえなくなりました。どんなに自社が速くても「速い」とは断言しない紳士な振る舞いです。そうすると開発陣が勢力図をどう捉えているのか分かりにくくなりますが、コメントの微妙なニュアンスから判別することは可能です。

「速いですね」と振ってみて、返って来たコメントの言葉に要注目です。「A社さんには負けますよ」と言えば、それは本当かもしれません。でも「同じぐらいですよ」と言えば、それは「ウチのほうが速いでしょう」と同義語になります。本当は「我々のほうが速い。我々のほうが技術力が上なのだ！」と叫びたいところをぐっとこらえてライバルを刺激しないようにしているのです。そうしないとライバルから「●●が●●なんだから、速くて当たり前だろ！」ってツッコミが入って面倒な事態になるからですね。それを避けるために、極力やんわりと表現しているのです。日本語って難しいですね。でも本当は、みなさん〝レース屋〟ですから、それこそドライバーと同じように負けず嫌いの方たちばかりです。

なお、GT300では、JAF-GT車両とFIA-GT3車両による対決構図が絶賛炸裂中です。

開発陣のコメントから勢力図を読む



5
CHAMPIONSHIP
シリーズ争いの行間を読もう
1戦平均10ポイント獲得しているか否か

スーパーGTは実力のあるチームがハンデを背負うことで、競り合いを作り出しています。ですから連勝はしづらく、ランク上位のマシンほどシリーズ中盤は下位に沈むことが多くなります。そのため、理想的な戦い方は、「ハンデなりに推移」していくことです。つまり、ハンデが軽いシリーズ序盤は大量得点、ハンデが重い中盤は少量得点、残り2戦で再びハンデが軽くなったらまた大量得点、という流れです。このなかで重要なことは、中盤はハンデが厳しくつらいなかでもしぶとく走り、1ポイントでも獲得するということです。ここでの1、2ポイントが、あとで効いてきます。

過去のチャンピオンのパターンを見ると、シリーズ序盤にランキングトップに立ったとしても、第5戦では追いつかれて2位以下に落ちることが多いですが、残り3戦で息を吹き返すようです。また、開幕戦、第2戦で大量得点できない例も少なくありません。序盤はチームの歯車がどこか噛み合わな

S.Tamura



エネオスの今季は近年ないハイレベルです。今年発足した新興チームということを考えれば、その結束力は目を見張るものがあります。これを打ち破るチームが出てくるのでしょうか。

シリーズ重要局面は終盤　チャンピオンは、“ラス2”で大量得点

●過去のチャンピオンのラス2のリザルト

Year	Class	No	Driver	第7戦	第8戦
2020	500	100	山本尚貴／牧野任祐	3	1
	300	56	藤波清斗／J-P.デ・オリベイラ	1	2
2019	500	6	大嶋和也／山下健太	6	2
	300	55	高木真一／福住仁嶺	1	4
2018	500	100	山本尚貴／J.バトン	5	3
	300	65	黒澤治樹／蒲生尚弥	5	1
2017	500	37	平川 亮／N.キャシディ	1	2
	300	4	谷口信輝／片岡龍也	2	3
2016	500	39	H.コバライネン／平手晃平	2	1
	300	25	土屋武士／松井孝允	7	1
2015	500	23	松田次生／R.クインタレッリ	1	2
	300	10	A.クート／千代勝正	2	6
2014	500	23	松田次生／R.クインタレッリ	10	1
	300	4	谷口信輝／片岡龍也	3	3

※2016年は中止となった第3戦の代替戦として、最終戦もてぎの土曜に組み込まれたラウンドを「第7戦」としている。

左の表は、2014年から7シーズンのののべ14組のチャンピオンが、ラスト2戦で何位のリザルトを残したかをまとめたもの。ご覧のとおり、必ずラス2のどちらかで表彰台登壇を達成している。とくに最終戦の表彰台率はすごいが、これは同一メーカーの他チームが“遠慮”してくれていることも関係しているだろう。ちなみにシリーズ完全制覇した場合（全戦PP・トゥ・ウイン）の獲得ポイントは168だが、チャンピオンはその半分を獲るわけで、台数的に見ても突出した力がなければ達成できない数字と言える。

い部分があるのかもしれません。ですが、実力のあるチームは、終盤にはそこを修正してきっちりポイントを稼ぐようです。

そして歴代のチャンピオンにはひとつの法則があることをご存じでしょうか。それは、「ラス2のどちらかで必ず表彰台」です。これは500にも300にも共通した法則になります。ラスト2戦はハンデが軽くなるので（第7戦で半減、最終戦でゼロウエイト）、そこで確実に表彰台に登ることができなければチャンピオンの資格はないとも言えますね。500の場合、以前は「開幕戦で表彰台に登るとチャンピオンになることができない」というジンクスがありましたが、2017年にキーパー トムスLC500が開幕戦で優勝した上でタイトルを獲得してジンクスを破りました。

鍛えろGTリテラシー



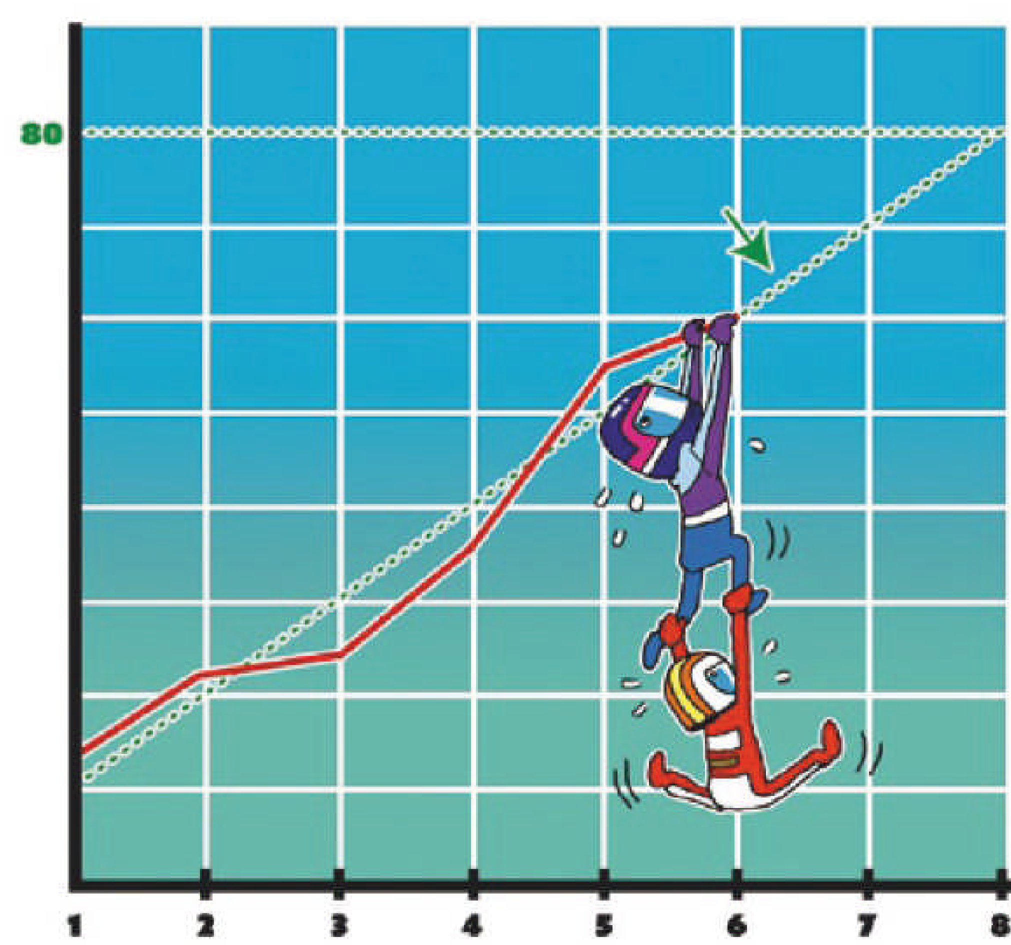
チャンピオンの条件はラス2で表彰台に上がること

S.Tamura

さて、チャンピオンになるには、トータル何ポイント稼げば良いのでしょうか。2014年からの過去7年分を振り返ってみると、GT500は平均79・7、300は76・5ポイントとなっています。両クラスとも80ポイントがひとつの条件になりそうです。ただし、300は2015年のチャンピオン・ゲイナーTANAX GT-Rが94ポイントと頭ひとつ抜けており、それが全体の平均を押し上げているので、もう少し低いポイントでも可能と思われます。

仮に80ポイントとするならば、ちょうど毎戦10ポイントとなり、そのラインを下回らないように戦っていくことが目安となるでしょう。そういう意味では、今季は500も300も上位3台がこの“チャンピオンライン”をクリアしており、レベルの高いシーズンだということが分かります。

チャンピオンラインはトータル80ポイント



なかでも500のエネオスX PRIME GRスープラは、現在35ポイントも獲得しており、理想的なスタートダッシュを決めていることになります。近年ではここまで完璧な戦い方をしているチームはなく、ベテラン大嶋和也のチーム牽引力と山下健太のナチュラルな速さと勝負強さ、そして阿部和也エンジニアのセットアップ能力とレース勘が、見ごとに調和している証拠と言えるでしょう。そもそもこのパッケージは、2019年のチャンピオン（ワコーズ4CR LC500）なわけですから、もともと強さはあったということになります。ちなみに当時の2戦終了時点での獲得ポイントは、たったの「3」でした。今年はそれよりも32ポイントも多いわけですから、ライバルたちは相当頑張らないといけないということになります。

例年チャンピオンのポイント獲得推移は、じつは理想的なグラフを描くことは少ないので、まだまだライバルにもチャンスはありそうです。



M.Hirata



T.Moriyama

ラップタイム
最高速ランキング
セクター別タイム順位
同車種タイム比較
決勝ポジションアップ順位
規格別ポイント表
最年長＆最年少歳の差コンビ

GT300 DATA ANALYSIS

GT3に昨年までJAF-GTおよびJAF-MCと呼ばれたGT300、GT300 MCなど
3つの車両規定を採用することで多彩な車種ラインアップを実現したGT300クラスだが
各マシンにはどのような特徴があるのか？
ここでは第2戦・富士スピードウェイのセクタータイムや最高速
開幕2戦の決勝ポジションアップ順位などさまざまなデータを徹底分析
データに隠されたGT300クラスの勢力分布をクローズアップ！

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／上尾雅英（Masahide Kamio）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）



T.Ogasawara



M.Kamio



M.Hirata



M.Hirata



S.Yoshida

軽さを武器とするJAF-GT、JAF-GT MCは本当にテクニカルセクションが速いのか？ 大排気量エンジンを搭載したGT3は本当に高速セクションが速いのか？

というわけで、ここでは第2戦・富士スピードウェイで各マシンが記録したラップタイムやトップスピード、さらにセクタータイムを検証した。

フォーカスするセッションは、各マシンのトップタイムが記録されている予選のQ1およびQ2で、各車両が得意とするセクション、苦手とするセクションを傾向として把握できるほか、富士のセクタータイムは高速セクションとテクニカルセクションを把握しやすいことから、後半戦の動向を占ううえでも重要なポイントとなるだろう。

また開幕戦の岡山国際サーキットと第2戦の富士における決勝ポジションアップの順位も収録した。これは予選で出遅れた各マシンがいかに順位を上げてきたのかを把握するためのデータで、各マシンの粘り強さをチェックできるはずだ。

そのほか、JAF-GTおよびJAF-GT MCとGT3をそれぞれ独立した選手権として仮定し、ポイントを集計したことから、各規定モデルの戦況を把握できるに違いない。

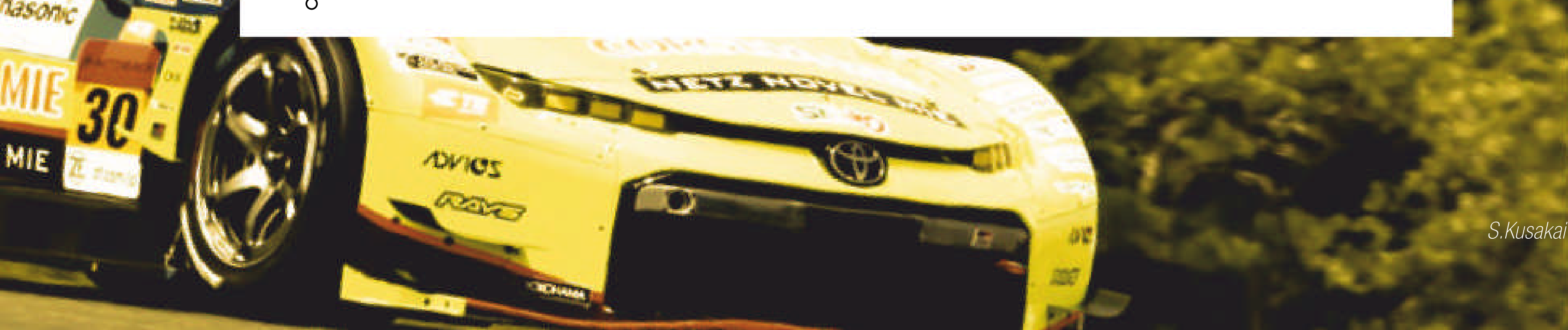
なお、最後にソフト面であるドライバーの年齢にも注目し、最年長コンビや最年少コンビ、最大の年の差コンビもクローズアップ。レースレポートでは掲載されていないリアルデータで、2021年のGT300を解析したい。

GT3	JAF-GT	JAF-GT MC
Honda NSX GT3	TOYOTA GR Supra	TOYOTA 86 MC
BMW M6 GT3	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	LOTUS EVORA MC
LEXUS RC F GT3	SUBARU BRZ GT300	
Mercedes AMG GT3		
PORSCHE 911 GT3 R		
Lamborghini HURACAN GT3		
Ferrari 488 GT3		
Audi R8 LMS		
NISSAN GT-R NISMO GT3		
LEXUS RC F GT3		

※2021年のレギュレーション変更に合わせて「JAF-GT」は「GT300」、「JAF-GT MC」は「GT300 MC」に名称が変更されましたが、本企画では便宜上、「JAF-GT」、「JAF-GT MC」と表記します。



S.Yoshida



S.Kusakai



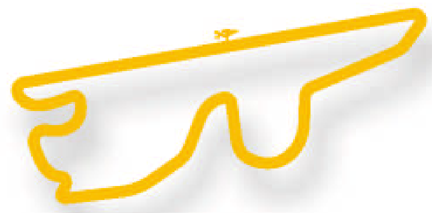
S.Kusakai



M.Hirata

DATA 1

ラップタイム



JAF-GT勢が上位を支配!
GT3勢ではARTA NSXが健闘



T.Ogasawara

61号車SUBARU BRZ R&D SPORTがトップタイムをマーク。決勝でも2位につけるなどトータルバランスの高さを証明した。



S.Yoshida

富士を得意とする55号車ARTA NSX GT3がGT3勢の最上位となる2番手タイムをマーク。決勝でも3位で表彰台を獲得した。

予選タイムをフォーカスしただけに、ラップタイム比較では、ほぼ予選のリザルトどおりのマシンが並んだ。60号車のSYMTIUM LMcorsa GR Supra GTと65号車のLEON PYRAMID AMGがQ2でタイムアップを果たせなかったが、LEON AMGがQ1で記録したタイムは予選7番手の10号車GAINER TANAX with IMPUL GT-R、予選8番手の5号車マッハ車検GTNET MC86マッハ号を上回ったことで、ここでは65号車が7位に入った。

それにしても45kgのサクセスウエイトを搭載しながらトップタイムから1秒以内に食い込むなどLEON AMGのスプリント能力は目を見張る。開幕戦を制し、60kgのサクセスウエイトを搭載した56号車リアライズ日産自動車大学校GT-Rが21位に沈んでいるだけに、LEON AMGのウエイトに対する対応能力がいかに優れているかが分かるだろう。安定性が高いだけに、今後もLEON AMGが主導権を握るに違いない!?

■ラップタイム(第2戦・富士/予選)

順位	No.	車名	SW	タイヤ	タイム
1	61	SUBARU BRZ R&D SPORT		DL	1'35"343(Q2)
2	55	ARTA NSX GT3		BS	1'35"485(Q2)
3	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	9kg	DL	1'35"727(Q1)
4	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	33kg	BS	1'36"005(Q2)
5	2	muta Racing Lotus MC		BS	1'36"077(Q2)
6	11	GAINER TANAX GT-R	27kg	DL	1'36"111(Q2)
7	65	LEON PYRAMID AMG	45kg	BS	1'36"336(Q1)
8	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	3kg	DL	1'36"339(Q2)
9	7	Studie PLUS BMW		YH	1'36"364(Q1)
10	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		BS	1'36"427(Q1)
11	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari		YH	1'36"499(Q1)
12	18	UPGARAGE NSX GT3		YH	1'36"517(Q1)
13	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号		YH	1'36"519(Q2)
14	360	RUNUP RIVAUX GT-R		YH	1'36"664(Q1)
15	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		YH	1'36"782(Q1)
16	4	グッドスマイル 初音ミク AMG		YH	1'36"795(Q2)
17	88	JLOC ランボルギーニ GT3	6kg	YH	1'36"866(Q1)
18	96	K-tunes RC F GT3	15kg	DL	1'36"871(Q2)
19	25	HOPPY Porsche	12kg	YH	1'36"877(Q1)
20	244	たかのこの湯 GR Supra GT	18kg	YH	1'36"968(Q1)
21	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	60kg	YH	1'36"992(Q1)
22	34	Yogibo NSX GT3		YH	1'37"202(Q1)
23	6	Team LeMans Audi R8 LMS		YH	1'37"327(Q1)
24	35	arto RC F GT3		YH	1'37"398(Q1)
25	87	グランシード ランボルギーニ GT3		YH	1'37"585(Q1)
26	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS		YH	1'37"791(Q1)
27	50	Arnage AMG GT3		YH	1'37"924(Q1)
28	48	植毛ケーズフロンティア GT-R		YH	1'38"685(Q1)
29	22	アールキューズ AMG GT3		YH	1'40"003(Q1)

DATA 2

最高速



ARTA NSXが276km/hで最高速をマーク!
2000ccのSUBARU BRZも274km/hを記録



S.Kusakai

4400ccのV8ツインターボを搭載するBMW M6 GT3が274.112kmをマーク。トップレベルの最高速を持つことを証明した。



T.Ogasawara

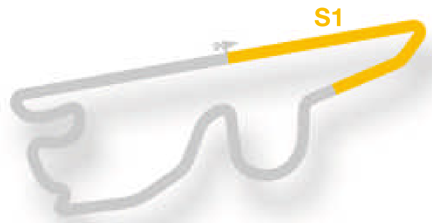
ライトウエイトゆえに中低速セクションを得意とするトヨタ86 MCだが、4500ccのV8ターボを武器に274.112kmをマークした。

1.4kmのロングストレートを有する富士スピードウェイでは、GT300クラスといえどもその最高速は270km/hを超えるマシンがほとんどだ。事実、第2戦の富士の予選でも55号車ARTA NSX GT3が276.215km/hをマークするなど、噂に違わぬトップスピードを披露した。2位は61号車のSUBARU BRZ R&D SPORTで274.809km/hをマーク。搭載エンジンが2000ccターボということを考えると驚異的なスピードだが、この時、アタックを担当した山内英輝は「最高速にアドバンテージがあるわけではない。スリップを使えたので最高速が伸びただけ」と分析する。ちなみに3位は7号車Studie PLUS BMWと5号車マッハ車検GTNET MC86マッハ号、35号車のarto RC F GT3の274.112km/hで、中低速に優れるニッサンGT-R GT3の最上位は10号車GAINER TANAX with IMPUL GT-Rと56号車リアライズ日産自動車大学校GT-R の19位で最高速は270.000km/hに留まった。

■最高速(第2戦・富士/予選)

順位	No.	車名	SW	タイヤ	最高速
1	55	ARTA NSX GT3		BS	276.215km/h
2	61	SUBARU BRZ R&D SPORT		DL	274.809km/h
3	7	Studie PLUS BMW		YH	274.112km/h
3	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号		YH	274.112km/h
3	35	arto RC F GT3		YH	274.112km/h
6	65	LEON PYRAMID AMG	45kg	BS	272.727km/h
7	25	HOPPY Porsche	12kg	YH	272.040km/h
7	34	Yogibo NSX GT3		YH	272.040km/h
9	244	たかのこの湯 GR Supra GT	18kg	YH	271.357km/h
9	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		BS	271.357km/h
9	88	JLOC ランボルギーニ GT3	6kg	YH	271.357km/h
9	87	グランシード ランボルギーニ GT3		YH	271.357km/h
9	4	グッドスマイル 初音ミク AMG		YH	271.357km/h
9	50	Arnage AMG GT3		YH	271.357km/h
9	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari		YH	271.357km/h
16	6	Team LeMans Audi R8 LMS		YH	270.677km/h
16	18	UPGARAGE NSX GT3		YH	270.677km/h
16	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		YH	270.677km/h
19	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	3kg	DL	270.000km/h
19	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	60kg	YH	270.000km/h
19	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	33kg	BS	270.000km/h
19	96	K-tunes RC F GT3	15kg	DL	270.000km/h
23	22	アールキューズ AMG GT3		YH	269.327km/h
23	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	9kg	DL	269.327km/h
23	2	muta Racing Lotus MC		BS	269.327km/h
26	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS		YH	268.657km/h
27	360	RUNUP RIVAUX GT-R		YH	267.990km/h
27	11	GAINER TANAX GT-R	27kg	DL	267.990km/h
29	48	植毛ケーズフロンティア GT-R		YH	267.237km/h

DATA 3



セクター1

トップ2台は最高速と連動!
LEON AMGが3番手をマーク


T.Ogasawara

抜群のトップスピードを誇るNSXはセクター１も攻略。トップの55号車に続いて、18号車も４番手タイムをマークしている。


S.Yoshida

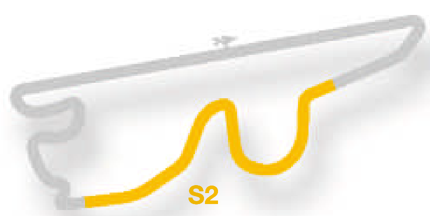
6200ccのV8エンジンと優れたブレーキ性能を武器にAMGがセクター1で好タイムをマーク。65号車が３番手タイムを記録した。

スタートラインからコカコーラコーナーまでのセクター１はトップスピードとリンクする高速セクションで、ここでも55号車ARTA NSX GT3がトップタイムをマーク。さらに18号車UPGAREGE NSX GT3も４位につけるなど、エンジンは3500ccのV6ターボと標準的なパッケージながら、NSXがセクター１で速いことを証明した。「ストレートの立ち上がりは厳しいけれど、エンドが伸びるので最高速も高いし、パッドでブレーキが良くなってきたことも影響していると思う」と語るのはARTA NSXの高木真一だ。２位は61号車のSUBARU BRZ R&D SPORTだが、山内英輝は「これもスリップがうまく使えたので最高速と連動した結果だと思います」と分析する。そのほか、第１コーナーではブレーキのスタビリティが求められてくるだけに、ブレーキ性能に定評があるAMG GT3も65号車のLEON AMGが３番手タイムをマーク。60号車SYNTIUM GR Supraが５位と健闘している。

■ セクター1・ベストタイム（第2戦・富士／予選）

順位	No.	車名	SW	タイヤ	セクター1
1	55	ARTA NSX GT3		BS	23"833
2	61	SUBARU BRZ R&D SPORT		DL	23"852
3	65	LEON PYRAMID AMG	45kg	BS	23"886
4	18	UPGARAGE NSX GT3		YH	23"899
5	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	9kg	DL	23"907
6	360	RUNUP RIVAUX GT-R		YH	23"936
7	11	GAINER TANAX GT-R	27kg	DL	23"969
7	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		YH	23"969
9	7	Studie PLUS BMW		YH	23"971
10	25	HOPPY Porsche	12kg	YH	23"979
11	2	muta Racing Lotus MC		BS	24"027
12	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	3kg	DL	24"043
13	4	グッドスマイル 初音ミク AMG		YH	24"046
14	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	60kg	YH	24"054
15	244	たかのこの湯 GR Supra GT	18kg	YH	24"056
16	96	K-tunes RC F GT3	15kg	DL	24"079
17	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号		YH	24"093
18	34	Yogibo NSX GT3		YH	24"117
19	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		BS	24"131
20	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	33kg	BS	24"192
21	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari		YH	24"196
22	50	Arnage AMG GT3		YH	24"212
23	6	Team LeMans Audi R8 LMS		YH	24"222
24	88	JLOC ランボルギーニ GT3	6kg	YH	24"225
25	87	グランシード ランボルギーニ GT3		YH	24"339
26	35	arto RC F GT3		YH	24"383
27	48	植毛ケーズフロンティア GT-R		YH	24"393
28	22	アールキューズ AMG GT3		YH	24"520
29	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS		YH	24"548

DATA 4

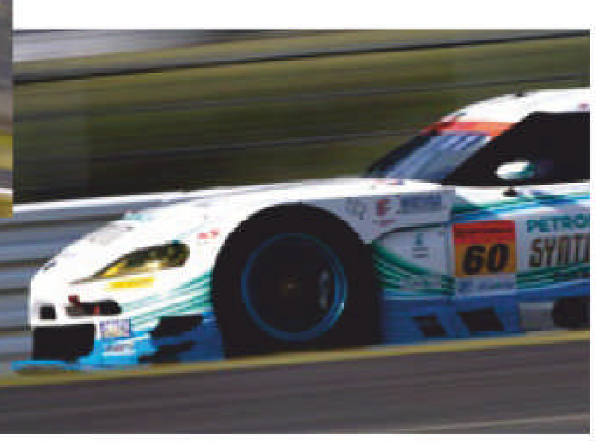


セクター2

高速セクションもJAF-GT勢が躍進
GEINIERのGT-Rも好タイムをマーク


T.Ogasawara

高速セクションに合わせたかのように１０号車のGAINER IMPUL GT-Rが３番手タイム、11号車が５番手タイムをマーク。


K.Masuda

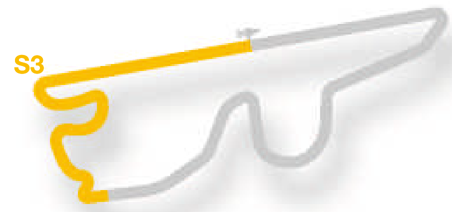
60号車のSYNTIUM GR Supraがセクター２を制覇。52号車埼玉トヨペットGR Supraが８番手につけるなどスープラ勢が強さを発揮。

コカ・コーラコーナーの手前から、ダンロップコーナー手前までを区切るセクター２は高速セクションだ。高速コーナーの100Rや300Rを持つほか、最もスピードが落ちるヘアピンコーナーですら、セクション３の中低速コーナーよりも速度が高いだけに、ピュアなハイスピードセクションといえるが、ここでトップタイムをマークしたのが60号車のSYNTIUM GR Supraだった。２位はここでも61号車のSUBARU BRZで「もともとBRZはセクター２、セクター３を得意としていましたが、新型車になってダウンフォースが増えたことも影響していると思います」と山内。一方、GT3モデルで健闘したのがトップスピードとセクター１で伸び悩んだGT-Rで、GEINERの10号車が３位につけたほか、11号車が５位につけるなど高速セクションでの強さを証明した。４位は55号車ARTA NSXで、高木は「100Rに合わせてセッティングを煮詰めてきた成果」と語っている。

■ セクター2・ベストタイム（第2戦・富士／予選）

順位	No.	車名	SW	タイヤ	セクター2
1	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	9kg	DL	29"442
2	61	SUBARU BRZ R&D SPORT		DL	29"723
3	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	3kg	DL	29"799
4	55	ARTA NSX GT3		BS	29"867
5	11	GAINER TANAX GT-R	27kg	DL	29"946
6	2	muta Racing Lotus MC		BS	29"980
7	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		BS	30"109
8	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	33kg	BS	30"143
9	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		YH	30"165
10	7	Studie PLUS BMW		YH	30"212
11	65	LEON PYRAMID AMG	45kg	BS	30"236
12	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号		YH	30"270
13	360	RUNUP RIVAUX GT-R		YH	30"304
14	18	UPGARAGE NSX GT3		YH	30"391
15	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	60kg	YH	30"404
16	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari		YH	30"427
17	88	JLOC ランボルギーニ GT3	6kg	YH	30"461
18	4	グッドスマイル 初音ミク AMG		YH	30"486
19	6	Team LeMans Audi R8 LMS		YH	30"487
20	96	K-tunes RC F GT3	15kg	DL	30"500
21	25	HOPPY Porsche	12kg	YH	30"572
22	34	Yogibo NSX GT3		YH	30"582
23	35	arto RC F GT3		YH	30"613
24	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS		YH	30"699
25	87	グランシード ランボルギーニ GT3		YH	30"763
26	50	Arnage AMG GT3		YH	30"924
27	244	たかのこの湯 GR Supra GT	18kg	YH	30"965
28	48	植毛ケーズフロンティア GT-R		YH	31"110
29	22	アールキューズ AMG GT3		YH	31"753

DATA 5



セクター３

JAF-GT／JAF-GT MC勢が上位を独占!
ARTA NSXが3番手タイムで追従



埼玉トヨペットGR Supraがセクター３を攻略。SUBARU BRZを駆る山内も「GRスープラのセクター３が速い」と証言する。

S.Kusakai



セクター１、セクター２で苦戦した９号車PACIFIC Ferrariがセクター３で４番手タイムをマーク。中低速セクションで実力を発揮。

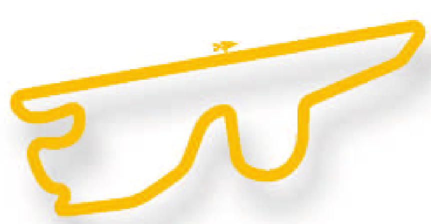
T.Ogasawara

シケイン状のダンロップコーナーからGRスープラコーナー、最終コーナーを経てフィニッシュラインまでを区切るセクター３は中低速セクションだ。近年はセクター３を重視するチームも少なくはないが、ここで抜群のパフォーマンスを見せたのが、32kgのサクセスウエイトを背負う52号車の埼玉トヨペットGR Supraだ。61号車SUBARU BRZが２位で続くほか、60号車SYNTIUM GR Supraが５位、２号車Muta Lotusが６位、５号車マッハ車検MC86が７位、31号車PRIUS PHV apr GTが10位に続くなど、予想どおり、JAF-GT／JAF-GT MC勢がテクニカルセクションで強さを発揮している。対してGT3勢は富士を得意とする55号車ARTA NSXが３番手をマークした。フェラーリ488の９号車PACIFIC Ferrariが４番手に続いたが、GT-R勢はセクター３で苦戦。最上位は27kgのサクセスウエイトを背負う11号車GEINER GT-Rの11位にとどまった。

■ セクター3・ベストタイム（第2戦・富士／予選）

順位	No.	車名	SW	タイヤ	セクター3
1	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	33kg	BS	41"670
2	61	SUBARU BRZ R&D SPORT		DL	41"768
3	55	ARTA NSX GT3		BS	41"785
4	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari		YH	41"876
5	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	9kg	DL	41"878
6	2	muta Racing Lotus MC		BS	42"070
7	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号		YH	42"156
8	88	JLOC ランボルギーニ GT3	6kg	YH	42"180
9	7	Studie PLUS BMW		YH	42"181
10	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		BS	42"187
11	11	GAINER TANAX GT-R	27kg	DL	42"196
12	65	LEON PYRAMID AMG	45kg	BS	42"214
13	244	たかのこの湯 GR Supra GT	18kg	YH	42"217
14	18	UPGARAGE NSX GT3		YH	42"227
15	4	グッドスマイル 初音ミク AMG		YH	42"263
16	96	K-tunes RC F GT3	15kg	DL	42"292
17	25	HOPPY Porsche	12kg	YH	42"326
18	35	arto RC F GT3		YH	42"402
19	360	RUNUP RIVAUX GT-R		YH	42"424
20	87	グランシード ランボルギーニ GT3		YH	42"483
21	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	3kg	DL	42"497
22	34	Yogibo NSX GT3		YH	42"503
23	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	60kg	YH	42"534
24	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS		YH	42"544
25	6	Team LeMans Audi R8 LMS		YH	42"618
26	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		YH	42"648
27	50	Arnage AMG GT3		YH	42"787
28	48	植毛ケーズフロンティア GT-R		YH	43"182
29	22	アールキューズ AMG GT3		YH	43"730

DATA 6



同車種タイム比較

上位ランカーが最速タイムをマーク!
GT-RはGEINERの11号車が最上位

多彩な車種ラインアップを誇るGT300だが、なかには複数のチームが同じモデルを採用している。そこで３台以上がエントリーする同車種の予選タイムを比較してみた。まず５台が参戦するGT-Rでは11号車のGEINERがトップタイムをマーク。４台を集めるAMGは65号車のLEON、３台が参戦するNSXでは55号車のARTAが最速タイムをマークするなどランキング上位のマシンがタイムボードの最上位に名を連ねた。一方、JAF-GTではGR Supraが人気モデルで2021年は３台が参戦しているが、こちらも60号車のSYNTIUMがトップにつけるなど、上位ランカーが活躍する結果となった。

JAF-GT、GT3ともにパフォーマンスの高いマシンは多くのチームが採用。とはいえ、チームの技術力やオペレーションで明暗は分かれる。やはり、各マシンともに常勝チームが同車種タイム比較でトップタイムをマーク。ちなみにタイヤ別にみてみるとブリヂストンが65号車のAMGと55号車のNSX、ダンロップが11号車のGT-Rと60号車のGRスープラで、トップタイムを分け合っている。



T.Ogasawara



S.Yoshida



T.Ogasawara



K.Masuda

■ NISSAN GT-R NISMO GT3 予選ベストタイム（第2戦・富士）

No.	車名	SW	ドライバー	タイヤ	タイム
11	GAINER TANAX GT-R	27kg	平中 克幸	DL	1'36"111 (Q2)
10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	3kg	石川 京侍	DL	1'36"339 (Q2)
360	RUNUP RIVAUX GT-R		青木 孝行	YH	1'36"664 (Q1)
56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	60kg	藤波 清斗	YH	1'36"992 (Q1)
48	植毛ケーズフロンティア GT-R		田中 優暉	YH	1'38"685 (Q1)

■ Mercedes AMG GT3 予選ベストタイム（第2戦・富士）

No.	車名	SW	ドライバー	タイヤ	タイム
65	LEON PYRAMID AMG	45kg	菅波 冬悟	BS	1'36"336 (Q1)
4	グッドスマイル 初音ミク AMG		谷口 信輝	YH	1'36"795 (Q2)
50	Arnage AMG GT3		柳田 真孝	YH	1'37"924 (Q1)
22	アールキューズ AMG GT3		和田 久	YH	1'40"003 (Q1)

■ Honda NSX GT3 予選ベストタイム（第2戦・富士）

No.	車名	SW	ドライバー	タイヤ	タイム
55	ARTA NSX GT3		佐藤 蓮	BS	1'35"485 (Q2)
18	UPGARAGE NSX GT3		名取 鉄平	YH	1'36"517 (Q1)
34	Yogibo NSX GT3		道上 龍	YH	1'37"202 (Q1)

■ TOYOTA GR Supra 予選ベストタイム（第2戦・富士）

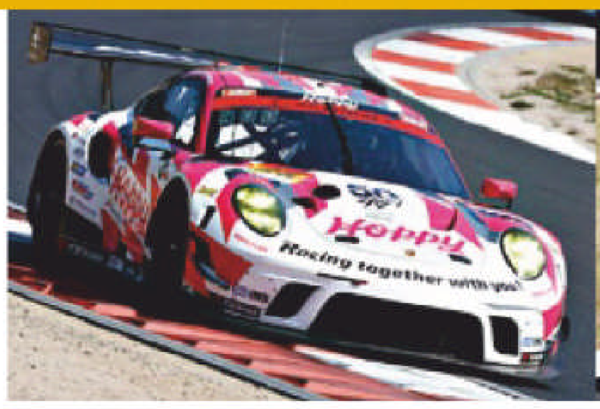
No.	車名	SW	ドライバー	タイヤ	タイム
60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	9kg	河野 駿佑	DL	1'35"727 (Q1)
52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	33kg	川合 孝汰	BS	1'36"005 (Q2)
244	たかのこの湯 GR Supra GT	18kg	三宅 淳詞	YH	1'36"968 (Q1)

DATA 7

決勝ポジションアップ順位

岡山でHOPPY Porscheが 14台抜きを達成! リアライズGT-Rが富士で19台抜きを披露

ここでは予選順位と決勝順位をもとに決勝で何台をオーバーテイクしたのか、ポジシションアップ順位を集計してみた。当然、予選上位のマシンは不利となるが、予選で出遅れたチームがどこまでジャンプアップできたのか、決勝での勝負強さを示す指標となる。レース中のポジションアップは、ドライバー交代やタイヤ交換を挟むスーパーGTおいてチームのオペレーション能力を測るデータとなるだけに今後のポジション争いを占ううえでもチェックしたい。まず、開幕戦の岡山で驚異的な追走劇を見せたのが25号車HOPPY Porscheで予選27番手から決勝7位に食い込む猛追で14台抜きを達成した。一方、第2戦の富士では予選で26位と出遅れた56号車リアライズ日産自動車大学校GT-Rが7位に入賞して19台抜きを達成するなど、2020年のチャンピオンチームとしての実力を見せた。88号車JLOCランボルギーニの14台抜きも素晴らしい追い上げといえるだろう。




左：耐久レースの王者、ポルシェはスーパーGTでも健在。25号車のHOPPY Porscheが開幕戦の岡山で14台抜きの追走を披露した。
右：サクセスウエイトに苦戦し、予選で26番手に出遅れた56号車リアライズGR-Tだが、決勝で7位に入賞。富士を舞台に19台抜きを達成した。

M.Hirata　Y.Yoshimi

■第1戦・岡山　決勝ポジションアップ TOP5

順位	No.	車名	ドライバー	予選順位	決勝順位	ポジションアップ
1	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	21	7	14
2	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	27	14	13
3	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	22	11	11
4	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	26	18	8
4	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内 政樹／山下 亮生	28	20	8

■第2戦・富士　決勝ポジションアップ TOP5

順位	No.	車名	ドライバー	予選順位	決勝順位	ポジションアップ
1	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	26	7	19
2	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	20	6	14
3	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	24	11	13
3	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	28	15	13
5	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	29	17	12

DATA 8

規格別ポイント表

SYNTIUM SupraがJAF-GTを支配 GT3はLEON AMGが首位を快走!




左："JAF-GT/JAF-GT選手権"では60号車の吉本／河野がランキング首位。第2戦の富士を制しているだけに順当なリザルトといえる。
右：リアルランキングでは56号車の藤波／オリベイラが首位に立つが、"GT3選手権"では2位・2回の65号車、蒲生／菅波が首位に。

T.Ogasawara　S.Yoshida

■GT300（旧JAF-GT）／GT300 MC（旧JAF-GT MC） ポイントランキング

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計
1	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	12	20							32
2	61	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ R&D SPORT	10	16							26
3	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	21	4							25
4	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	15	10							25
5	5	平木 湧也／平木 玲次	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	6	8							14
6	2	加藤 寛規／阪口 良平／小高 一斗	muta Racing Lotus MC		12							12
7	31	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	8	3							11
8	30	永井 宏明／織戸 学／上村 優太	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT		6							6

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-12-10-8-6-4-3-2-1点。

■GT3 ポイントランキング

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計
1	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15	15							30
2	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20	8							28
3	55	高木 真一／佐藤 蓮	ARTA NSX GT3		21							21
4	10	星野 一樹／石川 京侍	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	4	12							16
5	88	小暮 卓史／元嶋 佑弥	JLOC ランボルギーニ GT3	6	10							16
6	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	13								13
7	96	新田 守男／平良 響	K-tunes RC F GT3	10	2							12
8	25	松井 孝允／佐藤 公哉	HOPPY Porsche	8	3							11
9	18	小林 崇志／名取 鉄平	UPGARAGE NSX GT3	3	4							7
10	4	谷口 信輝／片岡 龍也	グッドスマイル 初音ミク AMG		6							6
11	48	田中 優暉／飯田 太陽	植毛ケーズフロンティア GT-R	2								2
12	87	松浦 孝亮／坂口 夏月	グランシード ランボルギーニ GT3		1							1
12	21	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Hitotsuyama Audi R8 LMS	1								1

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-12-10-8-6-4-3-2-1点

GT300の各チームを取材していると「GT3とJAF-GT、JAF-GT MCはまったく違うクルマ」、「同じ土俵で争うことがおかしい」などの声が聞こえてくる。というわけで、ここではあえてGT3とJAF-GTおよびJAF-GT MCを独立した選手権とみなして2021年のポイントを集計してみた。配点は通常のポイント形式と同様で、各規定モデルの最上位を優勝＝20点として算出。

まず"JAF-GT/JAF-GTMC選手権"からランキングをみてみると通常のランキングで2位につける60号車のSYNTIUM GR Supraの吉本大樹／河野駿佑がポイントリーダーに君臨。一方、"GT3選手権"に目を向けるとリアルランキングでポイントリーダーの56号車リアライズGT-Rの藤波清斗／J-P・オリベイラがランキング2位となり、リアルランキングで3位の65号車LEON AMGの蒲生尚弥／菅波冬悟が首位に浮上。65号車が2位を2回獲得した計算となることから逆転現象が発生した。

DATA 9

最年長コンビ

アールキューズAMGのベテランが最年長! 58歳の和田と城内で、コンビ年齢は108歳



58歳の和田／城内が2021年もスーパーGTで活躍。コンビ年齢116歳のタッグは、もはやGT300クラスの風物詩となりつつある!?

Y.Yoshimi

最年長コンビTOP5

順位	No.	車名	ドライバー（年齢）	合計年齢
1	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久(58)／城内 政樹(58)	116
2	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行(48)／田中 篤(57)	105
2	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明(53)／織戸 学(52)	105
4	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉(54)／飯田太陽(48)	102
5	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規(53)／阪口 良平(46)	99

※6月6日時点の年齢

ここではソフト面であるドライバーのデータである年齢をチェック。6月6日時点での年齢、開幕戦の岡山に参戦した2名体制で集計してみると最年長コンビは22号車のアールキューズAMGで、和田久／城内政樹はともに58歳であることからコンビ年齢は実に116歳！　あと2年この体制が続けば還暦の計120歳コンビが実現する。同率で2位に続く360号車RUNUP RIVAUX GT-Rの青木孝行／田中篤、30号車TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GTの永井宏明／織戸学が105歳となっているだけに、他チームがよほどのベテランを起用したり、22号車がコンビを解消しない限り、和田／城内の最年長コンビがしばらく続くことだろう。

DATA 10

最年少コンビ

両ドライバーを合わせてコンビ年齢は47歳 マッハ車検MC86とたかのこの湯が最年少!

S.Yoshida





24歳の兄と23歳の弟の平木兄弟がコンビを組む5号車と22歳の三宅、24歳の堤がコンビを組む244号車が最年少コンビとなる。

Y.Yoshimi

最年少コンビTOP5

順位	No.	車名	ドライバー（年齢）	合計年齢
1	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也(24)／平木 玲次(23)	47
1	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞(22)／堤 優威(25)	47
3	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー(27)／ジュリアーノ・アレジ(21)	48
4	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志(33)／名取 鉄平(20)	53
5	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗(28)／篠原 拓朗(26)	54

※6月6日時点の年齢

最年長コンビが分かったところで、今度は最年少コンビを調べてみると、こちらは同率で2組がトップに並んだ。5号車マッハ車検GTNET MCマッハ号の平木湧也・24歳、平木玲次・23歳と244号車たかのこの湯GR Supraの三宅淳詞・22歳と堤優威・25歳で、ともにコンビ年齢は47歳だ。若手ドライバーが集結するミドルフォーミュラと違って、ベテランドライバーの多いスーパーGTのGT300クラスではかなり若い体制といえるだろう。ちなみに2番目に若いコンビは27歳のショーン・ウォーキンショーと21歳のジュリアーノ・アレジがコンビを組む35号車のarto RC F GT3で、こちらもコンビ年齢は48歳と若手を中心とした体制となっている。

DATA 11

歳の差コンビ

まるで親子のようなコンビが活躍! K-tunesの新田&平良は34歳差



54歳の新田と20歳の平良を擁する96号車の年齢差は34歳。親子ほどの年齢差だが、お揃いのスーツを着ると兄弟に見えなくもない!?

T.Ogasawara

歳の差コンビTOP5

順位	No.	車名	ドライバー（年齢）	年齢差
1	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男(54)／平良 響(20)	34
2	55	ARTA NSX GT3	高木 真一(51)／佐藤 蓮(19)	32
3	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲(50)／片山 義章(27)	23
4	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史(50)／ケイ・コッツォリーノ(33)	17
4	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹(43)／石川 京侍(26)	17

※6月6日時点の年齢

最後は歳の差コンビをクローズアップしたい。こちらは予想どおり、54歳の新田守男と20歳の平良響がコンビを組む96号車のK-tunes RC Fで、その歳の差は34歳！　平良がピンチヒッターとはいえ、まさに親子であってもおかしくないほどの歳の差コンビだ。2番手は51歳の高木真一と19歳の佐藤蓮がコンビを組む55号車のARTA NSXで年齢差は32歳。こちらも親子ぐらいの年齢差を誇る。普通なら世代間のギャップを感じてもおかしくないところだが、ことレースにおいては両チームともに抜群のコンビネーションを披露し、上位争いを展開しているだけにレースにおいて年齢は関係ない!?　今後もこの2組の老若コンビに注目したい。

アーノ・アレジ

［短期集中連載］レーシングドライバー
第7世代インタビュー ⑦

90年のF1アメリカGPで、セナを抜き返したアレジの姿は
古くからのファンの脳裏にはいまだに刻まれている
その息子が大きくなって、日本にやって来た
母が生まれ育ったこの国で、戦っていく覚悟だという

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）　Translation：小藤 茜（Akane Kofuji）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／GTA



第７世代

日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第７世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

——日本語がとても上手ですが、普段ご家族との会話は？

アレジ：姉とは英語で、弟とはフランス語と英語で話します。父はフランス語とイタリア語、母とはなるべく日本語で話すようにしていますが、細かいことを伝えられないときはフランス語か英語ですね。母は英語もフランス語もペラペラなので。

——日本語はお母様から？

アレジ：そうです。８歳くらいまでは得意でしたが、成長とともに少し忘れてしまい、イタリアに住んでいたときはほとんど忘れてしまった。日本に来てだいぶ戻ってきましたが、まだ間違うことが多いし、細かいことを話すのは難しいですね。

——では、ここからは英語で話しましょう。いまは御殿場に住んでいるようですが、食べるものに困りませんか？

アレジ：いつもスーパーで買い物をして、家で料理をしています。外食はほとんどしません。コロナのこともあるからあまり外に出ないほうがいいし、自分で作るほうが体に良いので。母は料理がとてもうまくて、一緒に住んでいたときはいつも作ってくれました。ヨーロッパの料理がメインでしたが、少し醤油をかけたりとか、日本的な味



母の故郷で、生きていく。

ジュリ

Giuliano Ryu Alesi ● 1999年9月20日生まれ

- 2015 ―― フランスF4（シリーズ3位）
- 2016 ―― GP3（シリーズ22位）
- 2017 ―― GP3（シリーズ5位）
- 2018 ―― GP3（シリーズ7位）
- 2019 ―― FIA-F2（シリーズ15位）
- 2020 ―― FIA-F2（シリーズ17位）

つけでしたね。一番好きだった母の料理は明太子スパゲティで、海苔を乗せて食べていました。

――幼い頃は、どんな子供でしたか？

アレジ：ちょっと生意気で、父と母が気の毒でした（笑）。『今日ジュリアーノがこんな（やんちゃな）ことをした』と、母はいつも学校から怒られていました。勉強もあまり好きじゃなかったし、クラスの妨げにならないようにするのは難しいことでした。学校でやっていることに興味を持てなかったんです。だけど、13歳でレースを始めてからは、物事にすごく集中できるようになったし、やりたいことができるようになりました。

――カートを始める前は、何かスポーツをしていましたか？

アレジ：サッカーをやろうとしましたが、全然うまくできなかったですね。空手を4年間やり緑帯まではいきましたが、レースを始めたら時間がなくなり集中できなくなってしまいました。空手を始める前はしつけの行き届いた子供ではなかったし、人の話をあまり聞いていませんでした。でも、空手は礼儀を学ぶスポーツですし、礼儀と作法がすべてとも言えます。僕はいつも冗談ばかり言っていたので、何度か帯を取り逃しましたが（笑）。

――お父様はどんな存在ですか？

アレジ：僕にとっては指導者ですし、レースやいろいろなことに関してたくさんの情報を交換しています。僕たちは父と息子であり、師と生徒であり、親友でもあります。とても気が合うし、冗談を言い合うことも多い。小さな頃

S.Tamura

雨のレースはひとつのミスも許されないので ストレスは感じるが苦手ではありません

からずっと良い関係を築いてきました。

—では、お母様は？

アレジ：母は常に礼儀正しく、日本人らしい女性です。僕は子供の頃よくトラブルを起こしていたので、母にはいつも諭されていました。母には本当に感謝しています。僕は冗談を言うのが好きですが、一方で冷静な面や礼儀正しい部分もあり、そうできるのは母のおかげです。たしかに父は優秀なアスリートでしたが、冷静さや集中力は母から譲り受けたと思います。

—ご両親がスーパースターなのに、なぜそんなに謙虚なのか不思議でした。

アレジ：父と母の教育の影響が大きいのでしょう。自分が両親から大きな恩恵を受けていることは子供のときから分かっていましたし、恵まれた環境に感謝しています。これからは自分自身のために仕事に取り組み、プロとしても人間としても、自分も含めた全員へのリスペクトを忘れないようにしたい。そう思えるのは、父と母のおかげです。自分のことは自分でやらなければならないし、友達であろうと仕事関係の人であろうと、常にまわりをリスペクトすることが大切です。

—自分はどのような性格だと思いますか？

アレジ：クルマに乗っていていてもいなくても一番であろうとするタイプですね。そして、息子としても、兄弟としても、友達としてもベストであろうとしています。もちろん完璧ではないし、ミスをすることもありますが。基本的にはオープンな性格ですし、できるだけ正直に人と向き合いたいと思っています。だから、ヨーロッパではうまく付き合えない人もいました。もちろん僕にも良くない部分があり、うまくやれるように努力してきましたし、いまも取り組んでいる最中です。個人としてもプロとしても、自分のなりたい自分になれるように努力しています。

カート経験はたったの2年

—お父さんがとても有名で優秀なドライバーであったことによるプレッシャーは感じますか？

アレジ：はい。常に比較されていると感じています。でもレースを分かっている人は、比べられるものではないことを理解してくれています。もちろん、自分が父と母の偉大な名前を背負っていることは認識しています。自分がすべきは、その名前が持つ価値を維持し、リスペクトされ続けるようにすることです。僕にはそうした義務があるからこそ良くない行動は慎むべきだし、常にベストを尽くさないといけない。両親が作り上げた伝説を守っていくことが、自分の義務だと思っています。

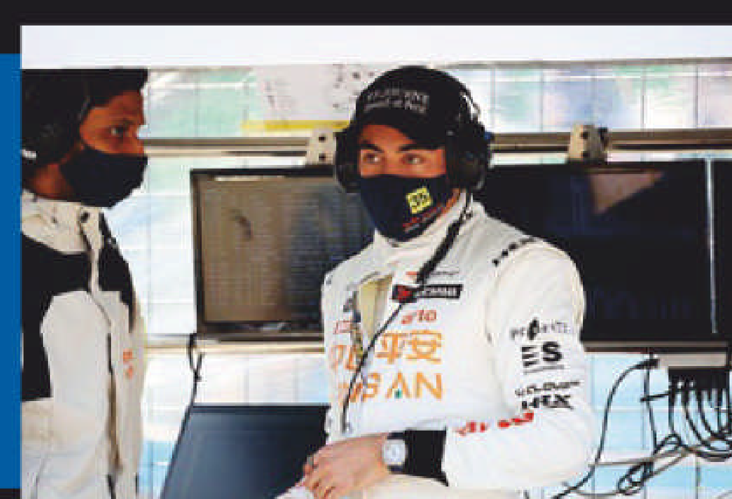


SFLでは2位が3回あるものの、まだ優勝はない。ランキングは2位につけてはいるが、トップの名取には大きく引き離されている。「僕のレースキャリアのなかでもっとも難しいカテゴリーのひとつ」とジュリアーノ。

T.Moriyama



T.Ogasawara



スーパーGTでは、GT300でRC Fをドライブ。過去にGTマシンをドライブした経験はないが、「すべてを楽しんでいます。GTはとても良い経験になっています。チームの雰囲気も前向きで、エネルギーを感じる」という。

S.Yoshida

—お父様と同じデザインのヘルメットを使っていますね？

アレジ：はい。レースを始めたときの最大のインスピレーションが、父がレースに注ぐ情熱だったので。いまの僕があるのは父がいるからですし、父を尊敬しています。父のヘルメットはもともと上に青い円が描いてあったのですが、年を追うごとにデザインが変わり、雨のレースが得意だったので青の円が水滴状になったんです。

—ヘビーウエットのオートポリスで優勝したあなたも、雨のレースが得意なのでは？

アレジ：あのレースは、たしかにうまくいきました。雨でも常にベストを尽くし、すべてをうまくまとめようと努力をしますが、コンディションとしてはトリッキーだし難しいですね。ひとつのミスですべてが台無しになるので、正直に言えばストレスは感じます。でも、雨のなかを走るのは苦手ではありません。

—カートを始めたのは13歳と、少し遅かったですね？

アレジ：遅かったし2年間しか乗っていないので、最近のドライバーと比べたら経験は少ないです。もっと早く始めたかったのですが、両親は早すぎると考えていたんです。彼らは僕に、もっと学校のことに集中してほしがっていました。あと、本当にカートに乗りたいかどうかを決めるときに、自分の



意思や成熟した考えを持ってほしかったようです。最近のドライバーは、たしかに乗り始めるのが早いですが、それを決めているのは彼ら子供たちではなく、両親です。そうなると学校に行けない日があったり、普通の子供がその年齢で送るような日々を過ごせなかったりもしますが、僕の両親はそうしたことには常に反対していました。

――フランスＦ４では速さを発揮しましたが、翌年のＧＰ３では苦戦しました。何が原因だったと思いますか？

アレジ：Ｆ４からＧＰ３に行くと、レベルが一気に上がるんです。速いマシンに慣れなくてはいけないのに、１シーズンで走れる距離がとても少なくて、良いかたちで成長することができず、そのことがマイナスの影響をおよぼしていました。当時はＦ４からＧＰ３に行くことが最適だと思っていましたが、いまになって考えると良くなかったのかもしれません。

――その後、ＦＩＡ Ｆ２での２シーズンも厳しいものでした。

アレジ：Ｆ２時代の問題点は、とても政治的なカテゴリーだったことです。トップチームに入るにはとんでもない資金を持ち込むか、Ｆ１のマネージャーがついていないと不可能でした。たしかにワンメイクではありましたが、実際は差もあり、トップチームで走らなければチャンスはありませんでした。

――活動の場を日本に移した理由は？

アレジ：母のおかげで日本とは繫がりがありましたし、Ｆ２ではさまざまな理由からうまくいかず、新しいスタートを切りたいという思いもありました。

S.Tamura

だから、トムスの舘（信秀）さんに出会い、もう一度成長するチャンスをもらえたことは本当に幸運でした。スーパーフォーミュラ・ライツとGT300に参戦し、スーパーフォーミュラに乗る機会ももらいました。また、スーパー耐久の24時間にも参戦するなど、多くの経験を積んでいます。いま得られる経験のすべてが重要だと思っています。一緒に働く人たちもみんな素晴らしいし、日本での1年目として、これ以上の環境は望めません。

——宮田莉朋選手は、あなたとはとても良い関係だと話していました。

アレジ：はい。本当に良い関係を築いています。今年は日本での初年度なので、勉強すべきことが山ほどありますが、莉朋はとてもいい人で、僕の役に立ちそうなアドバイスをくれます。これまで、彼ほど親切なチームメイトには出会ったことがありません。

——SF初レースの鈴鹿では、経験豊かなドライバーたちといい戦いをしました。そして、2戦目のオートポリスではポール・トゥ・フィニッシュ！

アレジ：予選はとても難しかったですが、最後のタイヤセットで、適切なタイミングでコースに出ていくことができました。もし、もう少し後に出ていたら赤旗になっていたでしょうし、PPは無理でした。ベストを出したところでまた雨が降り始めたので、あのタイミングしかなかったと思います。あの1周にすべてをかけてまとめ上げることができたのでとてもうれしかったです。マシンはフィーリングもバランスも素晴らしく、すべてが望みどおりで、チームには感謝しかありません。

——決勝では難しいハンドクラッチの操作も決め、素晴らしいスタート。

アレジ：最初は『本当にうまくいくのだろうか』とストレスを感じていました。なので、とにかくスタート手順に集中し、それがうまくいったことで、楽ではないけれどレースを進めやすくなりました。僕がやるべきことは、持てる力をフルに発揮し、路面を読みラインを変えることでした。周回ごとにコンディションが変わるので、毎周ラインを変えなければならなかった。

——レースは赤旗中断後、そのまま終了。そのときの気持ちは？

アレジ：最後まで走ってフィニッシュラインを越えたかったので、がっかりしました。勝てるだけのポテンシャルは持っていたし、可能だと思っていました。ただし、コースはレース不可能なコンディションでしたね。僕もチームもできる限りのことはしましたし、あそこまではすべてをほぼ完璧にこなしていました。ペースに関しても、まだ余裕がありました。

——優勝後、お母様とスマホの映像で会話をしていましたね。

アレジ：マネージャーのスマホで少し話しました。すぐに切らなければならなかったけど、すごく喜んでくれました。あと、いろいろインタビューが終わった後に父とも話しました。とても喜んでくれたし、興奮していました。

SFライツにまだ慣れていない

——SFは参戦2戦目で優勝を手にしたわけですが、今年一番の目標はSFライツで勝つことですよね？

アレジ：そうなのですが、ペースがまだ足りていないので、きっと何かが欠けているのだと思います。まだライツのドライビングに慣れていないですし、取り組むべきことがいくつかあります。

——より速いSFでは勝ったのに、なぜSFライツでは苦戦を？

アレジ：パワーのあるマシンを運転するのは、SFライツのようなパワーのないマシンを運転するよりも、僕にとって自然なことに感じます。パワーの少ないマシンのドライビングには、異なるスタイルが求められるので、ベストを尽くして順応しようとしていますが、まだ完璧ではありません。

——逆に言えば、SFライツからも多くのことを学んでいるということ？

アレジ：はい。たくさんのことを学んでいます。もし今年、SFだけに出ていたとしたら、きっとオートポリスのような結果は得られなかったと思います。ライツでたくさんの距離を走ることで、ドライバーとしても、日本のサーキットについても、経験の少なさを補うことができています。他の選手よりも少ない経験を、どれだけ早く補えるかが重要です。

——話が変わりますが、これまでのレース人生で最も幸せだった瞬間は？



自分のキャリアを日本で築き上げたいと思っています

アレジ：オートポリスでの優勝は、間違いなくそのひとつです。F2ではあんなふうに2年を過ごし、僕も周囲の人たちも心が砕かれる思いをしました。そういった厳しい時期を過ごした後に日本に来て、レースに勝てたのはとても救われました。父や母と一緒に勝利を祝えなかったことが唯一残念でしたが、それでもこれまでの人生で最高の瞬間でした。

――では、最も困難だったときは？

アレジ：2019年のF2でアントワーヌ・ユベールの事故があったときです。その週末はいろいろなことが起きて、うまくいっていなかったし、シーズンもひどい有様でした。そんなときにあのような悲劇が起き、僕だけでなくパドック全体が胸を痛めていました。あのときのことを思い出すだけでも悲しくなる。彼のご家族や、親しくしていた人たちに祈りを届けたいですし、彼のことを忘れることはありません。

――ドライバーとしての、将来的な目標を教えてください。

アレジ：新しいスタートを切りたいと思い日本に来たので、日本にとどまりレースを続けたいと思っています。トムスとも素晴らしい関係を築けていますので、いつかはトムスでGT500とSFに出たいですね。でも、いま大切なのは、自分がやるべきことに集中することです。将来について考える前に、自分のいまの仕事や、これからどうやって学んでいくかに集中しベストを尽くさないと。将来に目を向けるのは、その後です。

――WECやル・マン24時間に出たいとは思いませんか？

アレジ：ル・マンを走るチャンスを得られるなら、それは素晴らしいことです。でも、当面の目標は日本で走ることですし、僕は自分のキャリアを日本で築き上げたいと思っています。

――ヨーロッパに戻りたいとは思いませんか？

アレジ：レースに関しては『ノー』です。家もあるし家族もいますが、僕にとってヨーロッパのモータースポーツはもはや以前と同じものではなく、リスペクトがあまりないように感じているので、日本のレースだけに集中していきます。


GTA


S.Tamura

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第102回

24時間の祝祭

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

容赦のない、厳しい、うつくしいこの大自然は、24時間しか「もたない」



8年前の夏、小説の授業で、北海道の芽室小学校を訪れたとき、近くで開かれていた「ばんえい競馬」を見た。妻の園子さん、まだ3歳のひとひもいっしょだった。

馬、ときいて思い描くより、二倍近くからだの分厚い「ばん馬」が、重さ1トン近いそりを引き、200メートルの馬場を走る。とちゅうにのぼっては下る障害が二箇所あり、巨体の馬が、全身の力をこめてそりを引きあげる場面が最大の見どころだ。

ばん馬は、通常の競馬を走るサラブレッドとは別の、もともと農耕や荷役に使われていたペルシュロン種とその混血。明治時代、仕事の合間に、そりをつけた飼い馬を競走させたのが、ばんえい競馬の起源という。

騎手に引かれ、ばん馬たちが馬場に出てくる。柵のまわりで、飼い主の家族が見まもりこの地方のイントネーションで歓声を浴びせる。馬もわかっていて、耳を、ぴん、ぴん、と立てながら、誇らしげに胸を張って歩をすすめ、一頭ずつ、鉄のゲートに収まる。

ゲートが開く。馬たちが走りだす。全身が夏山のように揺れている。第一の障害にさしかかる。騎手の声が飛び、ばん馬は力を振り絞って急斜面をのぼりだす。

引く、引く、引く。僕は瞬きを忘れた。

馬はそりごと、馬場の土を、夏のあたたかな泥を、黒い波のように引っぱりあげているように見えた。1トンの重りだけでない、この馬たちは、北の大地そのものを背負って走っている。凍てつく寒さ、日照り、豪雪。自然のきびしさ、うつくしさ。喜びも、哀しみも、惜しみなく、分け隔てなく、存分にもってくる。

この土地にうまれ、この暮らしをともに生きてきた馬とひとが、自然を背負い、ぎりぎりの力を引き絞ってゴールに飛びこむ。背景にはやはり、どこまでも容赦のない、ばかでかく、やさしい、北の大地が広がっている。

心身の極限をこえて、昼夜を徹して走り抜く、24時間耐久レース。しかも、世界一過酷、と呼ばれるサーキットで。

コースを気まぐれに襲う豪雨。濃厚な闇。世界一巨大な氷鬼が吐きかけた息のように、真っ白な濃霧。

畳の上にすわり、白夜に塗りこめられたテレビモニターを見つめる。すべてのドライバーが、メカニックが、このレースに関わる人間が、いま、ひとりずつ、「今年のニュルブルクリンク」を背負って走っている。明日にはもう、このレースは消えている。容赦のない、厳しい、うつくしいこの大自然は、24時間しか「もたない」。

霧だから、速度を落とす、じゃない。14時間半の中断があったから、楽、なのではない。いっそう攻める。濃縮された時間を全身で味わいながら、ドライバーとマシンは北の大地を疾走する。

本能なのではないか、とさえ思う。ある時刻にスタートし、24時間走りつづけ、誰がいちばん長く走っていられたか競うのは。自然に挑むのでない。それは、自然に胸を借りること、自然にとけてゆくことに等しい。

ばんえい競馬が、北の土地での暮らしの厳しさやよろこびを体現しているように、24時間耐久も、この星でうまれ、育ち、生きている人間たちが、究極の生を発露させる、この日かぎりの祝祭なのにちがいない。

「すごかったなあ、スパも、ニュルも」といいながら10歳のひとひが描きあげたのは、雄大な馬体を誇る、重賞無敗の名ばん馬「センゴクエース」だ。3歳のころから耐久、とくに24時間レースが好きだった。いま思い当たったのだが、ひとひの名は、漢字で書くと「一日」、つまり24時間をさす。

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは7月2日(金)発売です

7月16・30日合併号 No.1556 特別定価890円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

トップフォーミュラ激闘史

F2000からスーパーフォーミュラまで日本一の〝その先〟をかけた伝説の戦い

— F1第7戦／第8戦 — スーパーフォーミュラSUGO — カストロネベスインタビュー ほか —

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ



1



2



3



4

1 EBBRO 1/43スケールモデル LEON CVSTOS AMG SUPER GT GT300 2018 No.65 2018 Champion　1名様

月いちペースで新製品が登場するLEON CVSTOS AMG SUPER GT GT300 2018 No.65 2018 Championを1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 オレカ トートバッグ　1名様

フランスのコンストラクターの雄として、これまで数々のメーカーのワークス活動を請け負ってきたオレカ。その同社のブランドロゴが大胆に配置されたトートバッグを1名様に。
サイズ：405×375mm

3 トタル マルチサイズステッカー　5名様

トタルからは、さまざまなサイズのブランドロゴがそろったステッカーを5名様に。
提供：TOTAL

4 ボッシュ 黒色ボールペン　2名様

スーパーGTのオフィシャルパートナーを務めるボッシュからは、滑り止め防止加工が施された黒色ボールペンを2名様に。
提供：ボッシュ
URL：http://www.bosch-motorsport.jp/ja/jp/home_1/startseite_1.html

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年7月2日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1555号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2021年7月1日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1555

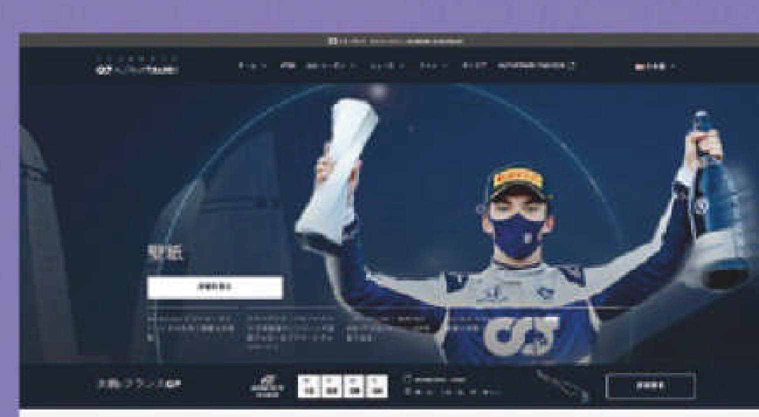
AS SIGN BOARD

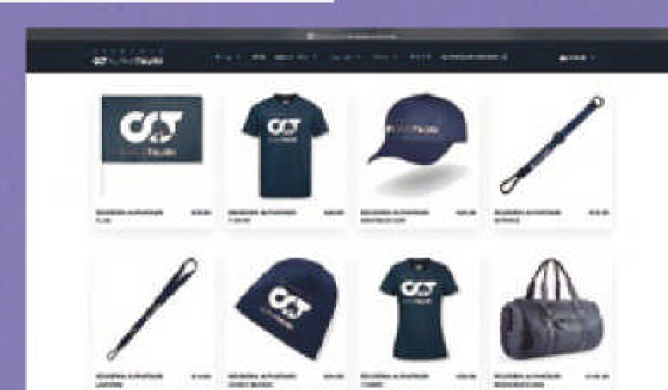
INFORMATION　|　気になる情報を速攻チェック

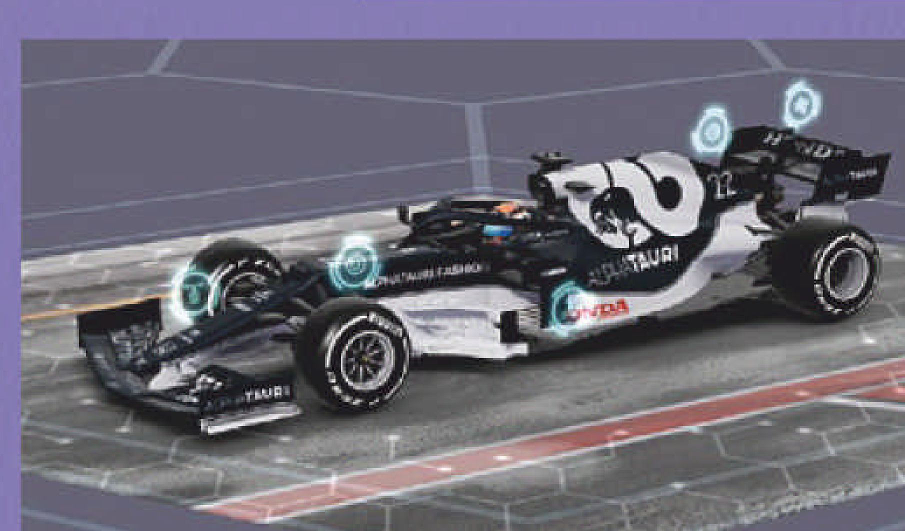
アルファタウリ・ホンダの日本語公式サイトが公開 今後はさらなるコンテンツの拡充も

6月9日、F1世界選手権に参戦しているスクーデリア・アルファタウリ・ホンダの日本語公式サイトが公開された。
2018年にパワーユニットサプライヤーをホンダにスイッチし、昨年からはスクーデリア・トロロッソからチーム名を変更したアルファタウリ。今季は昨年イタリアGPを制したピエール・ガスリーと、期待の日本人ルーキー角田裕毅の若手ラインアップで戦うイタリアンチームは、今シーズン第6戦アゼルバイジャンGPではダブル入賞を果たすなど、例年以上に高い競争力と存在感を示している。
これまでアルファタウリの公式ホームページは、英語とイタリア語しか存在しなかったが、このたび日本人ファン待望の日本語サイトがオープン。"オフィシャル"ならではのコンテンツが日本語で数多く展開されている。
グランプリごとの予選・決勝レポートはもちろん、セッション後のドライバーコメントも日本語で配信している。レッドブル系列のチームならではと言える、ハイクオリティなエクスクルーシブなフォトギャラリーもレース毎に展開。また、画像系コンテンツとしては、PCやタブレット端末、スマートフォンにそれぞれアスペクト比、解像度を合わせた公式壁紙も存在している。ガスリーと角田が出演するスペシャルムービーなど、近年"欠かせない存在"となっている動画コンテンツも、もちろん展開している。
ほかにも、この日本語サイトではアルファタウリの公式グッズを販売中。さらに、日本語化されていないものの、求人情報まで掲載中だ。ちなみに、グランプリウイークに配信される電子版公式プログラム（英語）へのリンクもあり、アルファタウリ以外を贔屓にしている方や、コアなF1ファンの方でもアクセスして損はない作りになっている。
今後は日本向けのコンテンツもさらに拡充されていくはずだ。この日本語サイトをつうじて、アルファタウリをより身近に感じてほしい。

■スクーデリア・アルファタウリ日本語公式サイト
●ホームページURL：https://www.scuderiaalphatauri.com/ja/







SAN-EI
CORPORATION

No. 1555

auto sport

オートスポーツ 2021 7/2号

auto sport 2021年7月2日号（隔週金曜日発売）2021年6月18日発売　第58巻第12号　通巻1555号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29661-7/2

4910296610714
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷